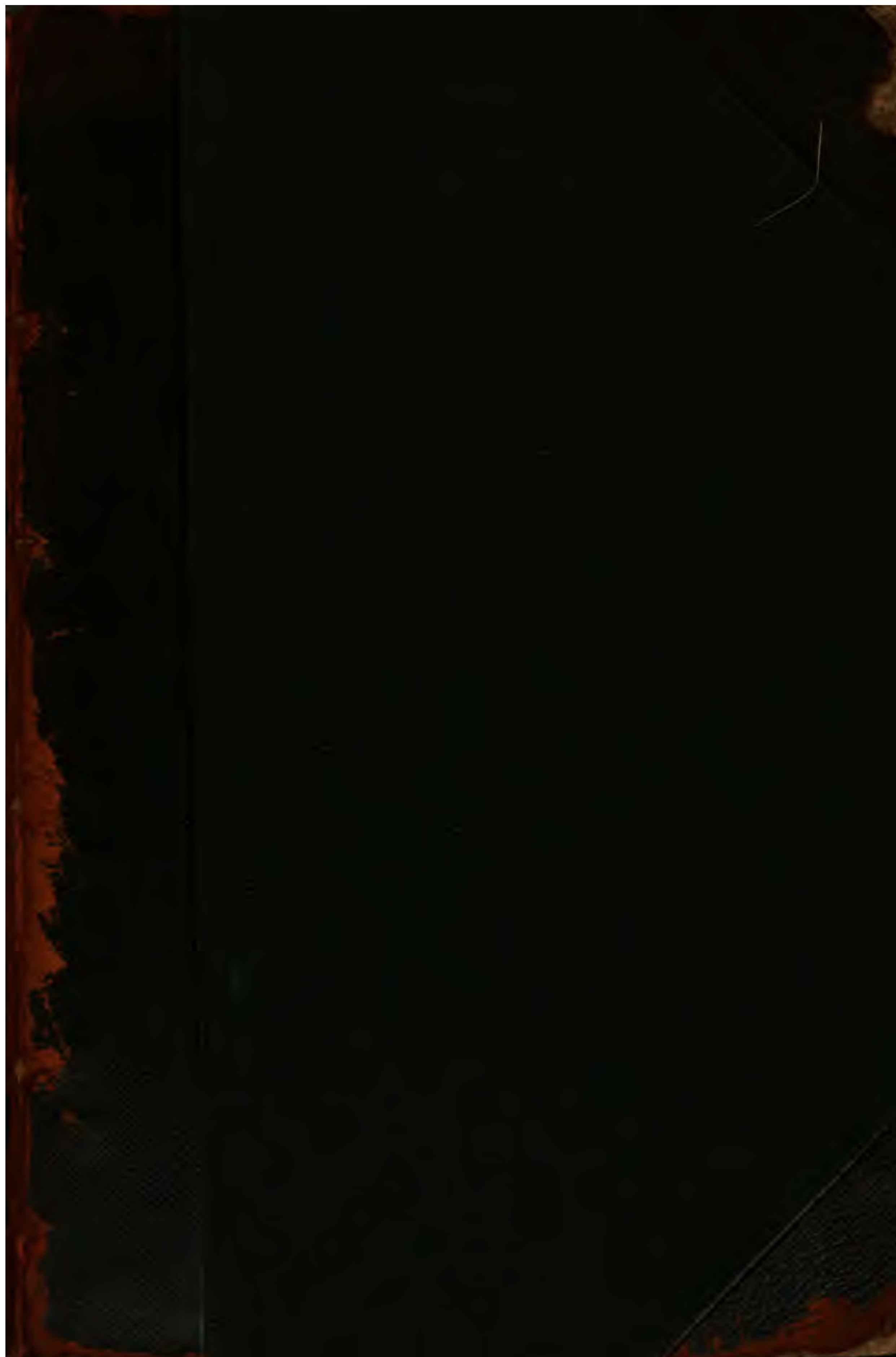
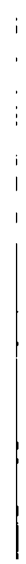



SIGILLVM ACADEMIAE HARVARDIANAE IN NOV ANG
CHRISTO ET ECCLESIAE
VE RI TAS






De nationaliteit van Schepen beschouwd uit een internationaalrechtelijk oogpunt.

PROEFSCHRIFT

TER VERKRIJGING VAN DEN GRAAD VAN

DOCTOR IN DE STAATSWETENSCHAP

AAN DE RIJKS-UNIVERSITEIT TE UTRECHT,

NA MACHTIGING VAN DEN RECTOR-MAGNIFICUS

DR. J. J. P. VALETON JR.

Hoogleeraar in de faculteit der Godgeleerdheid,

Volgens Besluit van den Senaat der Universiteit

TEGEN DE BEDENKINGEN

VAN DE FACULTEIT DER RECHTSGELEERDHEID

TE VERDEDIGEN

OP

Dinsdag 19 October 1897, des namiddags te 3½ ure

DOOR

Mr. WOUTER ADRIAAN VAN ZIJST

Advocaat bij de Arr.-Rechtbank te Utrecht

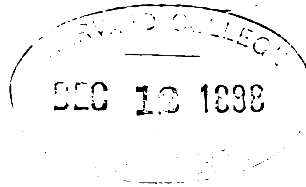
GEBOREN TE WIJK-BIJ-DUURSTEDE.



AMERSFOORT

J. VALKHOFF

1897



TYP. — P. A. GEURTS — NIJMEGEN.

Aan mijne Ouders.

VOORWOORD.

Aan den vooravond gekomen van mijn definitief afscheid van Utrecht's Hoogeschool, breng ik een laatst saluut aan de Stichtsche Alma Mater!

Aan U, Hoogleeraren der Rechtsgeleerde Faculteit mijn erkentelijkheid uit te spreken voor het onderwijs, onder Uwe leiding genoten, is mij een diepgevoelde behoefte, al ben ik er ook innig van overtuigd, dat niet mijn woorden hier, maar slechts mijn handelingen in de toekomst, het bewijs kunnen leveren, op hoe hooge waarde dat onderricht wordt geschat.

In het bijzonder breng ik, als oud-lid van het Collegium Themis, mijn hartelijken dank aan U, Hooggeleerde Molengraaff en Hamaker voor de wijze, waarop Gij, als Eere-Voorzitters van dat College, mij hebt ingeleid in de practische beoefening der rechtswetenschap; de uren daaraan gewijd, zullen steeds in aangename herinnering blijven voortleven.

Het meest van allen geldt echter mijn erkentelijkheid U, Hooggeleerde de Louter, Hooggeachte Promotor, voor de belangstelling, waarmede Gij mijn arbeid steeds hebt gevolgd en voor de zoo talrijke bewijzen van welwillendheid, die ik, vooral in de laatste tijden, van Uwe zijde heb mogen ondervinden.

Aan Mr. D. Baron van Hogendorp ten slotte een woord van dank, voor de heusche wijze, waarop mij het onderzoek aan het Departement van Buitenlandsche Zaken is vergemakkelijkt geworden.

Voor Uwe toekomst, mijne Vrienden en Kennissen, spreek ik de beste wenschen uit; moge nog menige reunie ons vereenigen.

Het Utrechtsch Studenten-Corps, dat mij zooveel goeds geschonken heeft, blijve door de eendracht zijner leden een krachtig bolwerk van Utrecht's Academie!

UTRECHT, Oct. 1897.

INLEIDING.

„Nicht in der Vereinzelung, sondern nur im gesellschaftlichen Leben vermag der Mensch seine Bestimmung zu erreichen".

VON NEUMANN.
Grundriss des heutigen Europäischen Völkerrechtes.

Zoover het menschelijk oog in de historie der wereld met eenige nauwkeurigheid kan terugblikken, aanschouwt het den mensch als lid van een of andere vereeniging, hetzij van een familie, geslacht of stam, dan wel van gemeente, staat of kerk, m. a. w. bemerkt het de eerste kiemen van een zich ontwikkelend maatschappelijk leven.

Heeft de mensch eenerzijds als lid dier vereeniging, welke dan ook, de bevoegdheid zijn wil in daden om te zetten, te verwezenlijken (subjectief recht), anderzijds is hij daarbij gebonden aan de regelen, die de gemeenschap, de vereeniging ten aanzien van de verhoudingen harer leden reeds van den beginne af heeft in het leven ge. roepen (objectief recht).

Persoonlijkheid en een *gemeenschap*, ziedaar de beide onmisbare elementen van iedere rechtsorde!

Onder al die vereenigingen nu, welke men in de maatschappij aantreft, neemt de *Staat* een eigenaardige plaats in.

Leert de empirie ons die gemeenschap kennen als een vereeniging van menschen op een bepaald territoir, verbonden door een gezag tot een zedelijk organisme [1]), het onderzoek naar hare eigen objectieve natuur, naar haar bestemming, leidt tot de conclusie dat deze geen andere kan zijn dan de vervulling van al die voorwaarden, waarvan de bereiking van 's menschen bestemming op aarde afhangt, voor zoover althans die vervulling binnen menschelijk bereik valt.

Dan verschijnt m. a. w. de staat ons als het organisme der rechtsgemeenschap [2]) van een aantal menschen op een bepaald gebied; vrijheid en orde harmonisch te vereenigen, waar éénzijdige voorliefde voor een van beide òf tot grenzenlooze anarchie òf tot het ruwste despotisme zou voeren, ziedaar de schoone maar moeilijke taak dezer gemeenschap. Als het instituut tot verwezenlijking van het recht van een bepaald volk, vertoont de staat zich buiten twijfel als een vereeniging van hoogere qualiteit.

Prof. Jitta, hoewel overigens van oordeel „que la division de l'humanité en plusieurs États n'est ni indiquée par la nature, ni indispensable pour le développement

---

[1]) „Comme chaque individu, chaque nation a sa conscience par laquelle elle devient une nation, comme l'individu une personalité; — la conscience sera fondée sur l'origine, sur la langue, sur la vie commune dans l'Etat etc., mais cequi lui donne de la clarté et qui la continue, c'est qu'on se sent soi-même comme un ensemble, comme une nation."

(Lazarus, geciteerd bij Weiss „Droit internat. priv. pg. XI).

[2]) cf de uitspraak van Wladimir Pappafava: „L'Etat est cet organisme particulier qui a pour but la réalisation du droit." (Journal du droit intern XIV pg. 575.)

des relations entre les hommes", getuigt dan ook terecht: „l'État est la forme la plus puissante de l'association juridique des hommes. — C'est lui qui est tout particulièrement appelé à formuler les règles de droit qu'il trouve dans la conscience humaine et à sanctionner ces règles par son autorité". [1])

En toch kan deze gemeenschap in de maatschappelijke samenleving niet worden beschouwd als het hoogste rechtsinstituut.

Zoolang de gansche wereld nog niet vormt één groot geheel, één gemeenschap met gelijke wetten, met gelijksoortige belangen, zoolang de maatschappelijke problemen, die telkens opdoemen, nog niet overal een identieke oplossing vinden, in één woord, zoolang het denkbeeld van een wereldstaat, gelijk SAINT-PIERRE en ROUSSEAU, van een „civitas maxima", zooals WOLLF ons voor oogen hebben getooverd, nog een droombeeld is, welks verwezenlijking nu althans nog een utopie kan worden geacht [2]), leeft de menschheid verdeeld over een aantal gelijksoortige vereenigingen met eigen grondgebied, eigen onderdanen en eigen organen voor de vaststelling en handhaving van de regelen, die er zullen gelden. Kortom, de maatschappij is verdeeld in een aantal staten, oppermachtig binnen eigen territoir, zonder gezag daarbuiten.

Oorspronkelijk van eigen kracht bewust, de middelen tot bereiking van het doel in zich zelf als de eenige bron

---

[1]) Jitta „La m thode du droit international priv." pg. 61.

[2]) cf echter Jitta: o. c. pg 59. „à notre époque, c'est l'Etat, l'avant-dernière forme de notre s rie, qui est dans son plein développement, la néc ssité, d'une forme plus large n'est pas encore clairement établie dans la conscience humaine,— c'est à notre génération qu'il appartient de lui frayer la voie".—

zoekende, hebben de staten zich zooveel mogelijk geisoleerd en zijn de aanrakingen met andere niet anders dan vijandelijk geweest.

Zoodra echter het besef ontwaakt dat er dingen zijn, nuttig en noodig voor hun bestaan en dat hunner leden, doch slechts bereikbaar door de vereende krachten van meerderen, zoodra ook heffen de staten zich op uit hun isolement, veranderen de vroeger vijandelijke aanrakingen in vredelievende en nemen de betrekkingen steeds in aantal en belangrijkheid toe.

Zich dat verkeer tusschen de staten onderling als geheel ongeregeld, volkomen ongeorganiseerd voor te stellen is eenvoudig een onmogelijkheid. — „Ubi societas, ibi ius est" [1]), en Hugo de Groot haalt daarbij aan, hoe reeds Aristoteles betoogde dat zelfs een rooversmaatschappij niet zonder zekere regels leeft. Wel is waar kan iedere staat op zich zelf aan die internationale regeling weinig of niets verrichten, zijn werkzaamheid, zijn gezag zijn beperkt tot een bepaald gebied, tot een zeker aantal menschen, slechts met betrekking daartoe is hij het organisme der rechtsgemeenschap. Maar evengoed als het gezellig verkeer der individuen onderling reeds lang was aangevangen, vóórdat men tot de erkenning eener dwingende regeling dier verhoudingen kwam, zoo zijn ook de aanrakingen van stammen, volken of staten van veel ouderen datum dan de overtuiging van de noodzakelijkheid, dat daarbij zekere bindende voorschriften dienden in acht te worden genomen. — Uit den oorspronkelijk slechts

---

[1]) „Ius belli ac pacis" Proleg. c. XII.

bloot feitelijken en toevalligen omgang ontwikkelde zich echter langzamerhand tusschen de staten en hunne leden een regelmatig verkeer, onderworpen aan zekere bindende regelen, niet afhankelijk van tijd of plaats, van subjectieven willekeur, maar vaste regels, die bij steeds stijgende ontwikkeling, stilzwijgend of uitdrukkelijk zijn erkend, m. a. w., een rechtskarakter hebben aangenomen. En zoo is langzaam maar zeker — en veel later dan het geheel van regelen dat in iederen staat den omgang der individuen onderling beheerscht — ontstaan het *Volkenrecht* of in het Romaansche taaleigen het *Internationale Recht*, als dat van de hoogste, van de internationale rechtsorde.

Het berust dus op een vereeniging van deels historische, deels psychologische elementen nl.

1°. Op het bestaan van een aantal zelfstandige (souvereine) staten [1];

2°. op een onafgebroken regelmatig onderling verkeer

---

[1]) Bulmerincq, (Marquardsen's Handbuch pg. 177) neemt in zijn definitie de souvereiniteit niet als vereischte op. naar noemt later (pag. 202) het recht op souvereiniteit een der grondrechten; onzes inziens minder juist! Waarin bestaat de persoonlijkheid van den staat anders dan in zijn volkomen zelfstandigheid in de volstrekte onafhankelijkheid van den wil van andere staten d. w. z. in zijn souvereiniteit? In de internationale rechtsorde is de staat evengoed zelf genoegzaam (αὐταρκής) als de individu in den staat; in zekeren zin zelfs treedt de staat met meerdere zelfstandigheid op in het internationale leven dan de individu in den staat, waaraan hij van de wieg tot het graf op de innigste wijze is verbonden.

Bovendien geeft hij een naar onze meening volkomen onjuiste verdeeling in „*innere*" en „*aüssere*" souvereiniteit. — Is het eerste, wat wij noemen „*staatsgezag*" een der onmisbare elementen van het staatsbegrip zelf en dus behoorende tot het gebied van het staatsrecht, de laatste soort, waarop wij alleen de uitdrukking „*souvereiniteit*" (een positieve term voor een negatief begrip) toepassen, is slechts een bijkomstige eigenschap van den staat. die alleen in het verkeer met andere staten, in het volkenrecht beteekenis heeft. — Beide begrippen te beschouwen als loten van één stam, geeft dus blijk van een averechtsche opvatting, waartegen met nadruk dient *te* worden gewaarschuwd!

en den overeenstemmenden wil [1]) om elkander daarbij als rechtssubjecten te erkennen en elkanders betrekkingen aan een zekere rechtsorde te onderwerpen.

Onaannemelijk is het standpunt nog door vele schrijvers van den modernen tijd ingenomen, die de rechten en verplichtingen der Staten in het internationaal verkeer alleen doen steunen op hun souvereiniteit, d. w. z. op de volstrekte onafhankelijkheid van den wil van iederen Staat tegenover den ander. — Dat beginsel verklaart slechts dit, dat de Staten individueel een zelfstandige juridische persoonlijkheid vormen, maar geenszins in welke verhoudingen zij tot elkaar staan. Hoogstens zou het als ernstig gemeend kunnen worden aanvaard, zoo slechts vijandschap de Staten immer scheidde, doch zulk een primitieve toestand is in den tegenwoordigen tijd eenvoudig ondenkbaar geworden.

Waar het een onmogelijkheid zou zijn alle staten door woestijnen, onbestijgbare bergketenen, chineesche muren of onbevaarbare zeeën hermetisch af te sluiten, daar moeten noodwendig hunne leden met elkander in aanraking komen. Onophoudelijk brengen handel en scheepvaart, drang naar kennis, zucht tot reizen de onderdanen van het eene land

---

[1]) Terecht merkt Fr. von Martens (Völkerrecht, Ausg. Bergbohm, I 15) op, dat het volkenrecht slechts tusschen die staten kan worden toegepast „die sich auf einem annähernd gleichen Niveau des Privat- und Staatslebens befinden: nur diese Nationen besitzen eben ein wesentlich übereinstimmendes Rechtsbewusstsein"; of op pag. 204. „Den uncivilisirten Völkern bleibt die Idee einer internationalen Gemeinschaft unverständlich."

Zeer onjuist daarentegen is Montesquieu die in zijn „Esprit des lois" (L. I c. III) schreef: „Toutes les nations ont un droit des gens (alsof er zoovele soorten van volkenrecht waren als staten!) et les Iroquois mêmes qui mangent leurs prisonniers en ont un. — Ils envoient et reçoivent des ambassades, ils connoissent les droits de la guerre et de la paix; le mal est que ce droit des gens n'est pas fondé sur les vrais principes."

in betrekking tot het andere en deszelfs onderdanen. Op het territoir van iederen staat bevinden zich aanhoudend tal van vreemdelingen, die er hetzij onder elkaar hetzij met de inboorlingen contracten of huwelijken sluiten, kinderen krijgen of het leven laten, strafbare handelingen verrichten of processen voeren, in één woord met en door wie allerlei feiten plaats grijpen, waaraan het recht zijn aandacht schenkt, waaromtrent het bepalingen inhoudt.

Ja, op het standpunt der moderne wetenschap wordt de onmogelijkheid van volstrekte isoleering, de onafwijsbare noodzakelijkheid van omgang met anderen als een eerste voorwaarde van het bestaan van iederen staat aangezien.

In den tegenwoordigen tijd kan slechts die Staat tot ontwikkeling komen, die, niet steunend op eigen kracht, zich niet houdende binnen de geestelijke grenzen van eigen volksaanleg, in het verkeer met anderen tracht te vinden wat hij mist, daarin zijn eigen ongenoegzaamheid zoekt aan te vullen.

Zoowel religieuse overtuigingen als intellectueele voordeelen, maar bovenal politieke en handelsbelangen, dwingen de Staten met onweerstaanbare kracht tot een internationaal leven, waartegen gewoonten en vooroordeelen uit den ouden, barbaarschen tijd een vergeefschen kamp voeren.

„Diese Kraft", zegt de beroemde Russische geleerde FR. VON MARTENS, „liegt in der Erkenntniss ihrer geistigen und materiellen Bedürfnisse, deren Befriedigung die Völker niemals zu erreichen vermögen, so lange sie sich auf die

eigenen Hilfsmittel innerhalb des eigenen Territoriums beschränken wollen....."; „Die Stärke der Einsicht in seine Bedürfnisse wird den Masstab für den Antheil eines Volkes an internationalen Unternehmungen abgeben" [1]).

Hoe meer het verkeer de Staten dus toeneemt, hoe intenser hun omgang wordt — en zijn zij hun roeping wel bewust, dan is zulks noodwendig — des te meer worden zij ook onverbiddelijk gedwongen hun absolute souvereiniteit in te toomen.

En hoe kan het ook anders; gelijk iedere rechtsorde berust ook de internationale op een *subjectieven* factor (d. i. de persoonlijkheid der Staten) en op een *objectieven* (d. i. een gemeenschap). Die gemeenschap is de vrijwillige vereeniging van staten tot verkrijging van de grootst mogelijke volmaking hunner eigenschappen, tot bevrediging hunner behoeften, door middel van onderlinge samenwerking.

Eén ding houde men echter wel in 't oog; men denke hierbij nimmer aan een oplossen in Rousseau's wereldstaat of Wollff's civitas maxima! De hier bedoelde gemeenschap laat de zelfstandigheid der afzonderlijke Staten onaangetast, verleent ze integendeel juist de hoogste sanctie. Iedere Staat treedt in het internationaal verkeer op, toegerust met al de typische eigenaardigheden zijner persoonlijkheid, met een eigen begrip van recht, van moraal, van beschaving, van belangen i. e. w. met een eigen karakteristiek nationaal

---

[1]) cf. o. c I pg. 20.

leven. — En die individualiteit wordt door de internationale gemeenschap niet vernietigd evenmin als die der afzonderlijke personen in den staat, maar, gelijk de individu in het personenverkeer, komt de Staat in het Statenverkeer tot zelfkennis, tot het besef van zijn deugden en van zijn gebreken, tot de wetenschap van wat hem ontbreekt en hij dus elders moet zoeken, kortom, in het Statenverkeer komt de persoonlijkheid van iederen Staat eerst waarlijk tot haar recht!

Het geheel van regelen nu, dat die voortschrijdende ontwikkeling beheerscht, van wat von Martens noemt „die internationale Gemeinschaftsidee", en de Heidelbergsche hoogleeraar Bulmerincq „die internationale Rechtsidee", vormt het recht der internationale Gemeenschap, m. a. w. het *Volkenrecht* [1]).

Het bestaan daarvan te loochenen, staat gelijk met een ontkenning van dat bovenomschreven statenverkeer zelf, „insoweit das internationale Leben nothwendig da ist, insoweit ist auch ein Recht, wodurch jenes regulirt wird nothwendig, und dieses Recht negiren bedeutet nichts Anderes als jene Verhältnisse verneinen, welche doch mit unleugbaren Wirklichkeit unter den Völkern und erzeugt durch deren legitime Ansprüche existiren". [2])

---

[1]) cf. von Martens: o. c I pg. 202.

R. von Mohl. „Die Pflege der internat. gemeinschaft als Aufgabe des Völkerrechts" D. I pag. 579 e. v.

Von Kaltenborn. „Kritik des Völkerrechts" pag. 298.

Bulmerincq in Marquardsen's Handboek I 2 § 4 pg. 179, in zijn definitie (§ 1) spreekt deze laatste echter minder juist van „sich bildende in plaats van „geltende" Rechtsnormen".

[2]) Von Martens o. c. I pg. 8.

Het behoeft geen betoog dat het daarvoor een onmisbaar vereischte is, dat de souvereine staten dier internationale rechtsgemeenschap, wier noodzakelijk bestaan wij boven aantoonden, hunne absolute souvereiniteit inbinden, [1]) dat zij bij hun al handelingen op 't gebied van eigen wetgeving, eigen rechtspraak of bestuur steeds het oog gericht houden op de internationale gemeenschap en daaraan zekere *concessies* doen, welker aard en grenzen door de eischen dier gemeenschap worden aangegeven.

Alle leden zijn daartoe gelijkelijk, zonder onderscheid van grootte of macht, gehouden en die concessies zijn niet te beschouwen als een soort van vrijwillig gunstbetoon dat men desnoods ook zou kunnen nalaten, maar als verplichte afwijkingen van ieders absoluut souvereiniteitsrecht in het gemeenschappelijk belang van allen, als een uitvloeisel van de solidariteit, die de afzonderlijke staten verbindt en door den eisch, dat zij elkaar als gelijkgerechtigde wezens erkennen, hen verbiedt elkanders wetgeving als niet bestaande aan te merken.

De uitdrukking „concessies" — dit geven wij gaarne toe — is minder juist, daar zij nog altijd herinnert aan de nu vrijwel verworpen leer van de „comitas gentium" door HUBER, VOET, STORY, FOELIX, TWISS en

---

[1]) cf. Weiss o. c. pag. VII: „Dans toute société qu'elle se compose d'hommes ou qu'elle se compose de nations, la liberté de chacun est limitée par celle d'autrui."

Jitta o. c. pag. 57/8: „La communauté des nations est incompatible, non pas avec la souveraineté mais avec le caractère absolu de la souveraineté de l'État.

laatstelijk nog door WESTLAKE [1]) verkondigd, maar toch aarzelen wij niet haar te blijven gebruiken, eerstens omdat ons geen betere bekend is, maar ten tweede ook, wijl zij in de praktijk haar weg heeft gevonden en ook in de geleerde wereld burgerrecht heeft verkregen. [2])

Tot hoe groote concessies nu de staten krachtens hun lidmaatschap der internationale rechtsgemeenschap, op het gebied van hun wetgeving, hun rechtspraak en hun bestuur verplicht moeten worden geacht, ziedaar het probleem, welks oplossing iure constituendo de theorie, de wetenschap zich heeft tot taak te stellen en welksbeantwoording iure constituto niet steeds mogelijk, door het sluiten van tractaten en conventies, meer en meer moet worden vergemakkelijkt en verzekerd. Een moei-

---

[1]) Huber. „De conflictu legum" (§ 2).
Voet. „De statutis" (§ 1, 12, 17).
Story. „Conflict of laws" (§ 24—28).
Westlake. „Revue de droit intern" 1880 pag. 45.
Travers Twiss. „Law of Nation" I § 153.

[2]) cf. Westlake. „A treatise on private international law" pag. 330.
cf. Asser i/d Revue de droit intern. XII pag. 12.
Herbart. „Analytische Beleuchtung des Naturrechts und der Moral".
Mr. Dr. K. H. Beijen. „Het Nederlanderschap in verband m/h Intern. recht" (p. 13) en vooral von Savigny (System VIII pag. 28): „Man kann diese Gleichstellung (näml. von den Collisionen der Rechte unabhängiger Staaten und die der Particularrechte), als freundliche „Zulassung" unter souveränen Staaten bezeichnen, nämlich als Zulassung ursprünglich fremden Gesetze unter die Quellen aus welchen die einheimischen Gerichte die Beurtheilung mancher Rechtsverhältnisse zu schöpfen haben.

Nur darf diese Zulassung nicht gedacht werden als Ausflusz bloszer Groszmuth oder Willkür die zugleich als zufällig wechselnd und vorübergehend zu denken wäre; vielmehr ist darin eine eigenthümliche und fortschreitende Rechtsentwickelung zu erkennen" u. s. w.

cf. Pradier-Fodéré. (Traité du droit intern. public V pg 1123/4).

„Les nations du monde civilisé sont obligés de se „faire des concessions" mutuelles dans l'emploi de leurs droits incontestables de souveraineté et de s'associer dans une communauté internationale, dont les membres sont toutes les nations, qui se sont convaincues de l'insuffisance de leurs propres forces pour atteindre le plus grand développement de leur vie nationale, etc."

lijke taak buiten twijfel, die er nog verre van af is behoorlijk te zijn vervuld!

Want al heeft dit probleem in de laatste jaren meer en meer de aandacht getrokken van geleerden en diplomaten, al kunnen wij, dank zij vooral de schitterende werkzaamheid van het in 1873 opgerichte *„Institut de droit international"* dat de beroemste corypheën op Volkenrechtelijk gebied onder zijn leden telt, constateeren dat uit den chaos van meeningen, enkele algemeene beginselen zijn te voorschijn getreden, een communis opinio, een algemeene rechtsovertuiging zelfs ten aanzien der belangrijkste vraagstukken, bestaat nog niet.

Maar toch, een langzame ontwikkeling is merkbaar en met zekeren nationalen trots kunnen de nakomelingen van een Huber, een Voet of een Rodenburg er op wijzen, dat Nederland zich door het bij een roepen van de bekende Haagsche conferentie in 1892 in zekeren zin aan de spits heeft gesteld om duidelijk en scherp, die beginselen waaromtrent men het eens is kunnen worden, in tractaten te formuleeren en vast te leggen, en alzoo toepassing in de praktijk te verzekeren. [1])

---

[1]) Nadat de poging in 1867 door Italië gedaan om in een internationale conferentie een algemeene conventie voor te bereiden even weinig succes had gehad als die welke Nederland in 1873 beproefde, waagde de Nederlandsche Regeering, voorzeker bemoedigd door het succes van het Congres der Zuid-Amerikaansche Staten te Montevideo in 1889, een nieuwe uitnoodiging tot de Staten van Europa te richten, die thans zeer gunstig door bijna alle werd ontvangen, met uitzondering van Engeland. In 1893 en 1894 hadden in den Haag een tweetal conferenties plaats van de door alle mogendheden gezonden gedelegeerden met dit schitterend resultaat, — voor een deel te wijten aan de ongeëvenaarde leiding van den Nederlandschen staatsraad Mr. T. M. C. Asser — dat in het „Protocole final" van 1894 een reeks gewichtige resoluties werden neêrgelegd als de basis voor de te sluiten tractaten en conventies. — Cf. Themis jaarg. 1893 en 1894.

Vooral op het terrein der rechtspraak zal die werkzaamheid worden gevorderd. Want is het mogelijk, wat de concessies op het gebied der wetgeving betreft, reeds eenige algemeen erkende principes aan te geven [1]) zoolang er nog geen uiniformiteit is, zoolang alle Staten een eigen recht, eigen wetgevingen, hebben, die onderling zeer uiteenloopen, in eén woord zoolang er nog zooveel wetgevingen als souvereine staten bestaan, zijn de concessies op het terrein der jurisdictie in verband met een steeds toenemend internationaal verkeer van het hoogste gewicht.

Onder deze omstandigheden toch ziet de privaat-persoon zich telkens geplaatst voor vraagstukken, van welker juiste oplossing zijn gansche levensgeluk, zijn vermogen, de wettigheid van zijn gezin, van zijn kinderen afhangen. Hij wenscht b.v. te trouwen met een jeugdige schoone, die eerst 15 jaren telt; zal hij doen, waartoe zijn hart hem dringt, omdat de Fransche wet het hem vergunt of zal hij het laten omdat de Nederlandsche het verbiedt?

Zal hij, 23 jaar oud, bij weigering van de toestemming door zijn vader, 's rechters hulp inroepen omdat de Nederlandsche wet het hem veroorlooft, of zal hij nog 2

---

[1]) Bulmerincq o. c. pag. 208 formuleert er vier:

1°. Geen staat zal voorschriften mogen maken in strijd met de duidelijke regelen van het Volkenrecht [zoo zal b.v. de staat, die de slavernij weêr wenscht in te voeren, zonder twijfel worden behandeld als een hostis communis.

2°. Bij kwesties, ook rakende 't internationaal verkeer, streve men naar gelijkluidende regelingen.

3°. Onderwerpen van internationalen aard regele men internationaal (b.v. post, telegraaf, spoorwegen).

4°. Iedere staat is verplicht mede te werken tot oplossing van geschillen, die 't gevolg zijn van de variëteit van wetgevingen.

jaar wachten gelijk de Fransche gebiedt? Zal hij zich mogen verheugen dat hij bij zijn bloedverwant een olographisch testament vindt, waarbij hij tot erfgenaam is benoemd, of zal hij de schoone bezitting aan een ander zien komen, omdat de Nederlandsche wet zoon'n testament ongeldig verklaart, zoo het niet bij een notaris op wettige wijze is gedeponeerd?

Die weinige voorbeelden, met honderd andere gemakkelijk te vermeerderen, wijzen op een toestand van rechtsonzekerheid, die in een geordende maatschappij niet mag worden geduld. Het recht toch is niet een ons beheerschend fatalisme, waarvan wij de slagen niet kunnen voorzien en dus niet ontwijken, maar een richtsnoer, een raadgever, die ons vóóraf al de gevolgen van ons doen of laten doet kennen, zoodat wij het slechts aan ons zelf hebben te wijten, wanneer een of ander kwaad ons treft. — En kan de variteit van wetgevingen niet geheel worden weggenomen, dan blijft ons niets anders over dan haar onschadelijk te maken, door ieder rechtsfeit te onderwerpen aan de heerschappij van één bepaalde wet, die dan tevens het eenig richtsnoer voor de handelende persoon moet zijn.

Wel blijft dan het bezwaar dat men nu eens deze, dan geene wet tot leidsvrouw krijgt, doch in ieder geval zal in den chaos van diverse wetgevingen regel en orde zijn gebracht.

Maar, zal men misschien vragen, hoe kan hier wanorde mogelijk zijn? Hoe kan er sprake zijn van concessies op 't gebied der rechtspraak? Laat iedere rechter slechts toepassen de wetten van den staat, die hem aanstelde!

En laat ieder individu zich slechts richten naar de wetten van het land, waartoe hij behoort! Hoe zouden zij dan ooit met elkanders wetten te maken kunnen hebben?

Voorzeker, deze oplossing zou, ware zij juist, afdoende zijn en concessies op het gebied der jurisdictie ten eenenmale overbodig maken doch hoe eenvoudig en natuurlijk oogenschijnlijk ook, het zal ons niet heel veel moeite kosten het onhoudbare dier oplossing aan te toonen.

Wij ontkennen niet dat er een toestand denkbaar is, waarin zij zeer afdoende zou zijn; waren de verschillende staten slechts door hermetische afsluitingen van elkander gescheiden, geen mensch, geen rechter zou ooit oogenblik hebben acht te slaan op andere wetgevingen dan die van den staat, waartoe hij behoort.

Maar die toestand bestaat nu eenmaal niet, de aanrakingen met het buitenland worden steeds veelvuldiger, de rechtshandeling die van daag hier is verricht, wordt morgen ginds aan 's. rechters oordeel onderworpen. — En die andere toestand noopt ook tot een andere oplossing, dan die welke schijnbaar als van nature aangewezen schijnt; deze is totaal ontoereikend om voor den individu de vraag te beantwoorden, aan welke wet hij zich zal hebben te houden, omdat hij niet weet, waar en voor welken rechter zijn handeling ooit een onderwerp van geschil zal uitmaken. — Bijv.: twee personen huwen in Nederland; een van de uit dat huwelijk gesproten kinderen vertrekt naar Transvaal, en wordt de stamvader van een nieuw geslacht, waarvan echter de laatste nakomeling sterft zonder een testament na te laten. — Nu kunnen de verre bloedverwanten in het Moederland

de nalatenschap opeischen mits zij hun bloedverwantschap en dus de wettigheid van het eerste huwelijk voor den Transvaalschen rechter bewijzen.

Uit dit eene voorbeeld blijkt reeds hoe die natuurlijke oplossing niet kan helpen, want men weet nooit vooraf wie de rechter, en welke dus de wet zal zijn waaraan onze handeling zal worden onderworpen en die wij dus moeten kiezen.

Maar daarenboven bevat dat tweeledig voorschrift een onmogelijkheid; b.v.: een Nederlander sluit hier te lande een contract, waarvan hij weet dat het aan den Franschen rechter ter beoordeeling zal worden onderworpen; dan zal hij volgens den eersten regel de Fransche wet moeten in acht nemen, terwijl de tweede hem verplicht de bepaling der Nederlandsche te volgen.

Alleen dan, resumeeren wij, wanneer alle staten in isolement hun kracht zochten en hun burgers nimmer met elkaar in aanraking kwamen, zou men eens en voor goed weten, dat slechts de rechter van den eigen Staat ooit zou geroepen worden ter beoordeeling van de te verrichten handeling en dus ook, welke wet het richtsnoer zou moeten zijn.

Die toestand bestaat nu echter gelukkig niet; er is een internationaal verkeer, dat steeds grooter proportien aanneemt en een andere oplossing moet dus worden gegeven.

Voorop dient dan te worden gesteld, dat een strenge handhaving van het beginsel, dat de rechter immer de *lex fori* heeft toe te passen, onhoudbaar is, dat de Staten krachtens de eischen van de internationale rechtsgemeen-

schap verplicht [1]) zijn, hetzij stilzwijgend, hetzij uitdrukkelijk de concessie te doen om aan hunne rechters ook de toepassing van vreemd recht toe te staan, of liever, om te dulden dat de rechters ook buiten uitdrukkelijke voorschriften om, vreemd recht toepassen.

Er is als 't ware dezelfde verhouding tusschen de wetgevingen van souvereine Staten als tusschen de verschillende „Particularrechte" binnen éénzelfden Staat en even natuurlijk als de rechter van 't eene deel des lands ook vonnist naar 't recht, dat in 't andere deel geldt, even natuurlijk is het, dat de rechter van dezen Staat ook beslist naar den wetten van genen Staat [1]).

Erkenden de staten deze verplichting niet, bleven zij

---

[1]) Wordt die verplichting tegenwoordig vrij wel unaniem erkend, over den grondslag zelf worden talrijke theorien verkondigd, die enorm van elkaar verschillen.

Veroordeelden wij hierboven reeds de aloude theorie v. d. „comitas gentium" evenmin kunnen wij ons vereenigen met de leer van von Waechter en zijn volgelingen, die elke volkenrechtelijke verplichting tot toepassing van vreemde wetten ontkennen en eischen dat in ieder bijzonder geval uit het betrokken voorschrift („aus Sinn und Geist") der inlandsche wet door explicatie worde afgeleid wat in casu 's wetgevers wil is: rechtspraak naar de nationale of naar de vreemde wet. — Zij miskent het bestaan eener internationale gemeenschap en laat bovendien al te veel ruimte tot twijfel; te vaak zal de rechter tot geen zekere uitkomst geraken en wat dan?

Evenmin komt ons een beroep op den algemeenen aard van 's rechters taak zooals Prof. Hamaker (N. Bijdr. N. R. VI 1880 pag. 634 e. v.) doet, gelukkig voor. Is die taak toch niet ten eenenmale ondergeschikt aan die van den staat? Toepassing van vreemd recht is 't gevolg van de verplichting van den staat tegenover de internat. gemeenschap; 's rechters taak ontleent haar inhoud mede aan dien plicht „La mission du juge dérive de ce devoir, elle est l'effet et non la cause" (Jitta t. a. p. pag. 67).

De theorie van de onschendbaarheid van verkregen rechten ten slotte gelijkt ons minder een zelfstandige theorie; zij wordt als bijbeginsel gebezigd, zoowel door voorstanders van de eene als van de andere theorie.

cf. von Martens o. c. II pag. 289, von Bar o. c. D. I pag. 109, Asser-Rivier pag. 32.

[1]) Aldus ook von Savigny Syst VIII § 348 en von Martens o. c. D. II § 68, Windscheid I § 34, Bruns in Holtzendorffs Encyclopaedie pag. 326. Evenzoo prof. Opzoomer in zijn Aant. op art. 6 A. B.

vasthouden aan hun absoluut souvereiniteitsrecht en aan hun rechters immer de uitsluitende toepassing van hun eigen wetgevingen voorschrijven, een allernoodlottigste rechtsonzekerheid, nadeelig voor allen, zou het noodzakelijk gevolg zijn! Wat in den eenen staat als rechtmatig verkregen eigendom werd beschouwd, zou door den rechter van den anderen eenvoudig niet als zoodanig erkend worden, het hier volkomen geldig gesloten huwelijk zou ginds als niet bestaande worden aangezien en de kinderen daaruit geboren onwettig worden verklaard, in één woord zonder het aannemen dier verplichting zou een wanhopige anarchie, in het belang van geen enkelen staat, het internationaal verkeer kenmerken, een internationale gemeenschap onmogelijk maken.

Is deze erkenning van 's rechters bevoegdheid tot beslissing naar vreemde wetten in 't algemeen het eerste voorschrift van het recht, dat deze materie beheerscht, wij hebben daaraan nog niet voldoende, want wil men verder niet alles overlaten aan 's rechters willekeur — en dat zal wel niemand — dan dient men hem ook een leiddraad te geven, die hem in ieder concreet geval den weg moet wijzen, of hij naar inlandsch dan wel naar buitenlandsch recht moet beslissen, en is het laatste het geval, naar het recht van welken vreemden staat m. a. w. er zal antwoord dienen gegeven te worden op de vraag: *„Door welke beginselen wordt de toepasselijkheid van iedere wetgeving bepaald?"*

Dat zulks op bevredigende wijze gedaan is, kan moeilijk worden beweerd, noch op het gebied van het privaat-, noch op dat van het strafrecht. — Sinds de z.g. Statuten

theorie, die althans voor het eerste een stel regels gaf, onhoudbaar is gebleken en door de wetenschap is verworpen, bevinden wij ons in een tijdperk van zoeken en tasten, zonder dat nog een vaste bodem is gevonden.

Al moge er sinds von Savigny van deze wetenschap getuigde dat zij nog „im Werden begriffen" was (1849) veel, zelfs enorm veel, geschreven en gewerkt zijn, nog steeds is men het over het allereerste begin, over den grondslag van het z.g. *Internationaal privaatrecht* [1]) niet eens kunnen worden, zoodat LAURENT nog schrijft: „Notre science vient à peine de naître."

Wel is waar is de litteratuur met een groot aantal systematische werken verrijkt geworden en is het aantal dergenen, die het bestaan van elke theorie, die aan het

---

[1]) Onder deze uitdrukking, waarmede het belangrijkste deel van het hier behandelde onderwerp wordt aangegeven, begrijpen wij zoowel het handels- als civiel procesrecht, terwijl dan het internationaal strafrecht een afgezonderd geheel vormt; beide deelen behooren echter tot denzelfden stam of zooals von Bar 't uitdrukt „gehört den selben Ideeën Kreise an"; — zoo ook Westlake, Bulmerincq, von Martens, Foelix, Bard e. a.; de meeste schrijvers over het z.g. Intern. Privaatrecht zwijgen echter over het Intern. strafrecht, daarmede te kennen gevende gewoonlijk dat zij 't als iets heel anders beschouwen.

Even weinig eensgezindheid bestaat er over de vraag waartoe het Int. Priv. R. behoort. Brengen de meesten o. a. Huber, Phillimore, Twiss, Calvo, Foelix, Weiss, Bluntschli, Neumann, von Martens, Bulmerincq e. a. het tot het Volkenrecht, von Savigny, Brocher en Jitta aan den anderen kant verdedigen met vuur de meening dat wij te doen hebben met een deel van het genus privaatrecht, terwijl von Bar, Asser, Hamaker, von Wächter, om slechts die te noemen, met niet minder warmte betoogen, dat het noch internationaal noch privaatrecht, maar een zelfstandige tak der rechtswetenschap is.

Evenmin is men het eens over de juistheid der expressie zelve; Westlake vindt ze uitmuntend mits men „privé" niet in zijn gewone beteekenis neemt Jitta schijnt evenmin bezwaar te hebben, doch de meeste schrijvers keuren haar wel is waar niet goed maar blijven ze gebruiken èn omdat ieder begrijpt wat er meê wordt bedoeld èn omdat er nog geen betere is gevonden. — [De naam „Lehr von der Collision der Gesetze" of „Théorie du conflit des lois" geeft den inhoud onvolledig weêr (cf. von Bar t. a. p. pag. 11, Jitta t. a. p. pag. 40) „örtliche Grensen der Rechtsregeln" is alleen bruikbaar voor de aanhangers eener bepaalde theorie].

Internationaal privaatrecht ten grondslag zou liggen, ontkennen, gering, de vraag, welke theorie dan de beste, de meest ware is, wacht op een unanieme beantwoording, ja sinds prof. HAMAKER in 1880 zijn systematisch overzicht der toen gehuldigde theoriën heeft gegeven, hebben mannen als von Martens, Bulmerincq, Jitta e. a. dat aantal met niet weinigen vermeerderd. Bedenkt men daarbij dat het in de nationale wetten neêrgelegd of het in de praktijk toegepast internationaal privaatrecht allerminst op volmaaktheid kan bogen, dan begrijpt men hoe dringend hier verbetering van noode is, hoe noodzakelijk het is, dat er een communis opinio worde gekweekt ten aanzien van den aard en den omvang der concessies, waartoe de staten op het gebied der jurisdictie verplicht zijn.

Wij hebben geen gelegenheid hier verder op de gewichtige vraag, die wij boven stelden, in te gaan en nog minder zullen wij ons wagen aan een bespreking van de tallooze theoriën ter beantwoording hiervan verkondigd. [1]

Resumeerende willen wij slechts constateeren dat, hoe de wetgevingen der verschillende staten ook mogen verschillen, de vraag, hoever hare heerschappij zich uitstrekt, overal hetzelfde antwoord moet vinden. — Wie die vraag tracht op te lossen moet zich wel bewust zijn internationale, niet nationale belangen te behartigen; en het moet hem onverschillig zijn of zijn voorschriften wel alle logische consequenties uit een vooropgesteld beginsel zijn,

---

[1]) Voor de theorie van de „territoriale werking van het recht", die van de z.g. persoonlijke rechten (Italiaansche school) en die van von Waechter verwijzen wij naar prof. Hamaker's overzicht in Nieuwe Bijdragen VI 1880. von Bar o. c. I § 24 e. v., von Martens II § 67. 68, terwijl de theorie van prof. Jitta en die van von Bar in hun reeds vroeger aangehaalde werken worden uiteengezet.

mits zij slechts zoodanig zijn, dat zij iederen ademtocht, iedere hartklopping van het internationale leven volgen en beschermen, zooals de Fransche jurist BROCHER [1]) het zoo kernachtig uitdrukt.

Het recht is er voor ons, niet wij voor het recht!

De eischen der internationale rechtsorde hebben dus te beslissen over omvang, aard en grenzen van de concessies, waartoe iedere staat ook op het gebied zijner jurisdictie moet worden verplicht geacht; in het internationaal verkeer, daar en nergens anders, zullen wij moeten zoeken, naar regels waarnaar de toepasselijkheid van iedere wetgeving zal moeten bepaald worden. [2])

De wetenschap zoeke dus naar datgene, wat haar in het welbegrepen belang der internationale rechtsorde het meest wenschelijk voorkomt (ius constituendum) en wat zij langs den bovenaangeduiden weg vindt, vormt den inhoud van het ontwerp, dat zij den staten ter verbindende vaststelling uitdrukkelijk door wet of tractaat, 't zij tot stilzwijgende navolging aanbeveelt (ius constitutum). — Haar taak moge op dit terrein met vele bezwaren te kampen hebben, zij is toch geen andere dan die, welke zij op ieder gebied van het recht heeft te vervullen.

Wij kunnen onze methode niet beter formuleeren dan met de woorden waarmede het „Institut de droit international" zijn doel heeft omschreven: sub 2°. „de formuler les principes généraux de la science, ainsi que les règles, qui en dérivent et d'en répandre la connaissance"

---

[1]) Revue de droit intern. 1871 pag. 412.

[2]) cf. von Martens o. c. D. II pag. 287 e. v.

en sub 4°. „de poursuivre la consécration officielle des principes qui auront été reconnus comme étant en harmonie avec les besoins des sociétés modernes" en wij behoeven slechts de door het Instituut uitgegeven „Annuaires" na te slaan om er ons van te overtuigen, dat dat doel nimmer uit het oog wordt verloren.

De Nederlandsche staatsraad Mr. T. M. C. Asser, de theoreticus en practicus tegelijk, wil echter meer en heeft zoodoende den stoot gegeven tot het bijeenroepen van de Haagsche conferentie door de Nederlandsche Regeering, ten einde ten aanzien van die punten waaromtrent tusschen de vertegenwoordigers der opgekomen staten een communis opinino kon worden geconstateerd, verbindende regels bij tractaat vast te stellen. [1])

Dat is ook naar onze zienswijze de ware methode; want zoo alleen zal het mogelijk worden in den doolhof van meeningen en stelsels den weg te vinden en aan deze materie een zekeren, door alle staten der beschaafde wereld aangenomen grondslag te geven, die haar nu nog helaas! ten eenenmale uitbreekt.

---

[1]) De mogelijkheid daarvoor is thans op schitterende wijze bewezen door het feit dat den 14 November 1896 tusschen een 10tal Europeesche staten te 's Gravenhage is gesloten een verdrag, dat op den grondslag van het „Protocole final" der conferentie van 1894 ten doel heeft „vaststelling van gemeenschappelijke regelen betreffende sommige onderwerpen van internationaal privaatrecht op de *rechtsvordering* betrekking hebbende." — Aangevuld door het protocol van 22 Mei 1892 betreft dit tractaat vijf onderwerpen:

1°. De beteekening van gerechtelijke en buitengerechtelijke stukken aan personen in het buitenland gevestigd.

2°. De z.g. rogatoire commissiën.

3°. De proces-cautie van vreemdelingen.

4°. Het armenrecht.

5°. De lijfsdwang.

Ongetwijfeld echter zal bij velen de vraag op de lippen komen:

„Waartoe dat alles? Waarom niet eenvoudig het verschil van wetgevingen weggenomen, aan alle denzelfden inhoud gegeven?"

Het behoeft geen betoog dat voor het oogenblik althans er niet aan kan worden gedacht dat middel in toepassing te brengen, het zou voorzeker radicaal zijn, het zou het z.g. Internationaal Privaat — en Strafrecht met al hun struikelblokken absoluut overbodig maken, máár ongelukkiger wijze lijdt het aan het gebrek van onuitvoerbaar te wezen.

En bovendien zou het, gesteld eens het ware uitvoerbaar, zoo wenschelijk zijn?

Naar onze meening, zonder twijfel niet; dat verschil in wetgevingen is niet iets, dat toevallig uit den hemel is komen vallen, niet een gevolg van willekeur, dat wel weêr zal verdwijnen, als de omstandigheden veranderen, maar vindt zijn grond in het onderscheid van maatschappelijke toestanden.

Eenerzijds toch is ieder land door zijn eigenaardige geografische ligging, zijn klimaat, de vruchtbaarheid van zijn bodem en tal van andere uitwendige hoedanigheden als het ware aangewezen tot het vervullen eener bepaalde bestemming [1]) en aan den anderen kant, al moge het waar

---

[1]) cf. den brief van Sully aan Koning Hendrik IV van Frankrijk (In Renault's „Introduction etc") „Autant il y a de divers climats, régions et contrées, autant semble-t-il que Dieu les ait voulu faire abonder en certaines propriétés, commodités, denrées, matières, arts et métiers spéciaux et particuliers, qui ne sont point communs, ou, pour le moins, de telle beauté en autres lieux, afin que par le trafic et le commerce de ces choses, dont les uns ont abondance et les autres disette, la fréquentation, conversation et société humaines soient entretenues entre les nations, tant éloignées puissent-elles être les unes des autres."

zijn dat er zekere algemeene beginselen van recht zijn, die onafhankelijk van plaats overal worden gehuldigd, de toepassing, de uitwerking die ze eerst maakt tot een in de praktijk bruikbaar recht, zal wel steeds worden bepaald naar gelang van de intellectueele ontwikkeling des volks, zijn aard, zijn geschiedenis, zijn religieuse opvattingen en tal van andere inwendige eigenschappen.

Treffend juist zegt Montesquieu in zijn „Esprit des lois" [1]) (L. I chap. 3) „Les lois doivent être tellement propres au pays pour lequel elles sont faites, que c'est un très grand hasard si celles d'une nation peuvent convenir à une autre. — Il faut qu'elles se rapportent à la nature et au principe du gouvernement, qui est établi ou qu'on veut établir, soit qu'elles le forment comme font les lois politiques, soit qu'elles le maintiennent comme font les lois civiles. Elles doivent être relatives au physique du pays, au climat glacé, brûlant où tempéré, à la qualité du terrain, à sa situation, à sa grandeur, au genre de vie des peuples laboureux, chasseurs ou pasteurs; elles doivent se rapporter au degré de liberté que la constitution peut souffrir, à la religion des habitants, à leurs inclinations, à leurs richesses, à leur nombre, à leur commerce à leurs moeurs, à leurs manières."

Niet minder karakteristiek drukt de groote denker PASCAL zich uit: „on ne voit rien de juste au d'injuste qui ne change de qualité en changeant de climat. —

---

[1]) Stoerk im v. Holtzendorff's Handbuch II § 114.

„Die Entwickelung der Menschheit beruht nicht auf einer Tautologie der Staaten und Völker, die sich überall gleichförmig und zusammenhangslos wiederholt, sondern umgekehrt auf der, Verschiedengeartetes verbindenden, rechtlichen Organisation der Staaten."

Trois degrés d'élévation au pôle renversent toute la jurisprudence". [1])

De gansche menschheid te onderwerpen aan één wet, aan één stel voorschriften, zonder in het minste rekening te houden met de psychische en physieke verschilpunten, die haar verdeelen, zou, laat staan dat de nationale wetgevers in werkelijkheid tot zulke enorme concessies te bewegen waren, nadeelen met zich sleepen die ruimschoots zouden opwegen tegen het betrekkelijk niet te ontkennen voordeel, dat op het gebied der jurisdictie zou zijn verkregen. Die vernietiging van ieders individualiteit zou gelijk staan met verlamming van dien heilzamen prikkel, die het initiatief levendig houdt, de activiteit staalt! [2])

Deze conclusie mag ons nu echter niet doen vervallen in een ander uiterste nl. over ieder streven naar uniformiteit van wetgeving „la mort sans phrase" uitspreken en onze onvoorwaardelijke adhaesie betuigen aan hen, die „une décision uniforme des conflicts des lois" het eenig juiste doel achten. Een dergelijk tegenover elkaar stellen van de twee verschillende stroomingen, komt ons verkeerd

---

[1]) Pascal „Pensées" art. VI § 3.

Men herinnere zich nog Baco's uitspraak:

„C'est dans la nature qu'est la vraie source de la justice et de la vérité, d'où découlent toutes les lois de la société civile, et, comme l'eau prend la couleur et le goût des diverses couches de terrain à travers les quelles elle coule, de même les lois civiles diffèrent avec les pays et avec les gouvernements, quoiqu'elles aient toutes une source commune."

(Aangehaald in Weiss' „Traité").

[2]) Laurent (Droit civil internat. I pag. 42 en III pag. 435).

„L'idéal n'est pas point que toutes les nations aient un même code de lois: cette unité absolue serait un faux idéal; la vraie unité consiste à respecter les diversités nationales, sauf à établir des règles, reconnues par tous les peuples, pour éviter les conflits auxquels donnent lieu les législations particulières."

voor; integendeel, beiden zijn juist bestemd samen te werken tot het verkrijgen van een bruikbaar systeem.

Een nadere bestudeering dier tweede methode, die in de varieteit van wetgevingen haar raison d'être vindt, moet noodwendig tot de conclusie leiden, dat het op sommige punten wenschelijk, zelfs soms noodzakelijk is tot uniformiteit van wetgeving te geraken, wil men werkelijk door middel van tractaten „une décision uniforme des conflits des lois" verzekeren [1]).

De uitvoerbaarheid hiervan kan kwalijk worden ontkend, althans voor sommige onderwerpen. Voorzeker, ten aanzien van vele deelen van het recht zouden van de nationale wetgevers concessies worden geëischt, die in strijd zouden zijn met het nationaal gevoel, dikwerf met de eerste levensvoorwaarden hunner burgers; in het bijzonder met betrekking tot het grootste deel van het burgerlijk recht, dat gewoonlijk vertoont een „reflet" van de psychische en physieke ontwikkeling des volks en die onderwerpen die, 't zij in verband staan met specifiek nationale instellingen, 't zij de uitdrukking zijn van de algemeene rechtsovertuiging van den kern der nationale rechtsgeleerden.

Maar daarentegen zijn er tal van onderwerpen — en wij denken hier speciaal aan sommige deelen van het handelsrecht — die een dergelijk geaccentueerd nationaal karakter niet of bijna niet vertoonen, die meer hun oorsprong vinden in gewoonten, die door allen, onverschillig van welke nationaliteit, worden in acht genomen en

---

[1]) Asser: Revue de droit intern. 1880 pag 5 sqq.

zoodoende een meer cosmopolitischen stempel dragen.

Niet te ontkennen valt het echter, dat er ook dan nog tal van bezwaren overblijven; men vergete nimmer dat, om eenig resultaat te bereiken, de wetgevende lichamen in de verschillende Staten afstand zullen moeten doen van hun recht van amendement; men bedenke wel, dat wat voor den eenen Staat als 't ware pasklaar is om in het kader zijner wetgeving te worden ingevoegd, in den anderen op bedenkelijke wijze de harmonie tusschen de verschillende deelen zijner wetgeving kan verstoren, dat het materieel oogenblikkelijk belang dikwerf zwaar zal wegen en de keuze der onderwerpen, welke zich het meest leenen tot, of behoefte hebben aan een dergelijke uniformiteit niet altijd even gemakkelijk zal zijn. Dat, èn misschien nog vele anderen, zijn de bezwaren, die zich zullen voordoen. Maar zij behoeven de uitvoering niet onmogelijk te maken, vooral niet, zoo de voor te stellen uniforme regeling het resultaat is van den arbeid eener internationale conferentie, die als uitgangspunt van haar beraadslagingen neemt de resolutiën der wetenschappelijke vergaderingen, die geacht kunnen worden weêr te geven de communis opinio van theoretici en pratici. [1])

Kan men voor sommige onderwerpen slechts spreken over de mindere of meerdere *wenschelijkheid* eener uniforme regeling, bij andere moet een absolute *noodzakelijkheid* worden aangenomen.

---

[1]) Conclusion adopté à Genève (Ann. I pag. 123):

„L'Institut est d'avis que le meilleur moyen d'atteindre le but serait que l'Institut lui-même préparât des projets textuels des traités....

Ces projets de traités pourraient servir de base aux négocations officielles et à la rédaction définitive, qui seraient confiées à une conférence de jurisconsultes et d'hommes spéciaux d'légués par les différents Etats.... etc.

Hoe zal men, om een enkel voorbeeld te noemen, behoorlijk kunnen oplossen de conflicten ontstaan uit de gevolgen, die de verschillende wetgevingen aan de hoedanigheid van staatsburger vastknoopen, zoolang niet overal op gelijke wijze is uitgemaakt, wie iedere staat als lid beschouwt, zoolang het nog mogelijk is dat sommigen geen nationaliteit hebben, anderen op meerdere nationaliteiten kunnen bogen?

Hoe b.v. zal men den door het Instituut in Oxford aangenomen regel „L'état et la capacité d'une personne sont régis par les lois de l'état auquel elle appartient par sa nationalité", behoorlijk toepassen, als de persoon in kwestie eens geen of twee nationaliteiten bezit? Of den in de zitting van Venetië aangenomen regel „l'enfant légitime suit la nationalité dont son père était revêtu au jour de la naissance ou au jour où le père est mort."

Allerduidelijkst blijkt uit deze weinige voorbeelden reeds het nauw verband tusschen de beide bovengenoemde stroomingen, tusschen de concessies op beide terreinen; „une décision uniforme des conflits des lois" zal op vele punten niet bereikbaar zijn, zonder voorafgaande aanneming van „une législation uniforme internationale", hoeveel inconvenienten zij ook meêbrengt [1]). Gelukkig

[1]) Het „Institut de droit international" liet de in Oxford aangenomen regelen dan ook voorafgaan door den volgenden wensch:

„L'Institut émet le voeu que les règles suivantes soient adoptées d'une manière uniforme dans les lois civiles de toutes les nations et que leur maintien soit garanti par les traités internationaux, qui devraient contenir en même temps la clause ci-après comme complétement à l'article I:

„Les puissances contractantes s'engagent réciproquement à n'introduire à cette règle aucune exception nouvelle, sans le consentement de toutes les parties contractantes. Les nations chez lesquelles il existe encore des exceptions,

echter kan iedere staat op zichzelf veel, misschien zelfs zeer veel doen tot bereiking van het doel, door zijn wetgeving op de bedoelde punten zooveel mogelijk in overeenstemming te brengen met de algemeen aangenomen beginselen, waarover een communis opinio uitdrukkelijk kan worden geconstateerd. En zal hij daartoe dikwerf niet buitengewoon veel lust gevoelen omdat zijn oogenblikkelijk belang iets anders schijnt voor te schrijven, hij bedenke wel, dat hier van geen keuze tusschen doen of niet doen sprake kan zijn, máár dat zijn lidmaatschap van de internationale gemeenschap hem tot die concessie verplicht.

Aan de hand van de hierboven ontwikkelde beginselen zullen wij, thans overgaande tot het eigenlijk onderwerp, dat dit proefschrift tot titel draagt, onderzoeken, of de in de Nederlandsche wetgeving neêrgelegde bepalingen ten aanzien van de „nationaliteit der schepen" in overeenstemming zijn met de algemeen gehuldigde beginselen, en zoo neen, tot welke concessies de Nederlandsche staat dan krachtens zijn lidmaatschap der volkengemeenschap moet worden verplicht geacht.

Wanneer wij ook na de door Mr. A. Tak van Poortvliet in Februari van het jaar 1896 te Leiden verdedigde dissertatie, dit vraagstuk nogmaals onder de oogen zien, dan wenschen wij dat alleen te doen uit een zuiver internationaal rechtelijk oogpunt.

En daarvoor bestaat alleszins reden, vooreerst toch

---

s'engagent à mettre leur legislation intérieure le plus tôt possible en harmonie avec cette règle."

was Mr. Tak onbekend met de resoluties die het „Institut de droit international", dat de bekendste volken-rechtsgeleerde der gansche wereld onder zijn leden telt, aangaande dit onderwerp in zijn zitting van September 1896 te Venetië heeft genomen, maar in de tweede plaats wordt de internationaal rechtelijke zijde van het vraagstuk door Mr. Tak hoogst onvolledig in het licht gesteld, en baseert hij bijv. zijn conclusiën op wetten en verordeningen, die grootendeels tot de historie behooren en ook in Februari 1896 reeds lange door nieuwe waren vervangen. [1])

En, zooals wij in de volgende bladzijde uitvoerig zullen betoogen, is naar onze meening het vraagstuk van de nationaliteit van personen en schepen juist een bij uitstek volkenrechtelijk probleem, dat alleen door internationale samenwerking, door concessies van alle partijen een bevredigende oplossing kan erlangen.

Een prikkel te meer tot het schrijven van dit werk leverde ten slotte de verklaring van het lid van de Eerste Kamer der Staten-Generaal Mr. E. N. Rahusen, in de zitting van 4 Februari 1896, toen hij naar aanleiding van de in uitzicht gestelde wijziging der wet van 28 Mei 1869 (Stsbl. n°. 69) op de Zeebrieven zeide: „Wij hebben hier toch niet te doen met een internationaal, maar met een specifiek Nederlandsch belang!"

Met klem protesteerde de toenmalige Minister van Buitenlandsche Zaken Jhr. Mr. J. Roëll, tegen deze opvatting en ZEx. verklaarde, dat de Regeering juist

[1]) Men vergelijke zijn op pg. 31—37 gegeven overzicht met dat, hetwelk in onze Bijlagen is opgenomen.

dáárom met het indienen van een nieuw ontwerp tot regeling van de nationaliteit van koopvaarders wachtte op de beslissing, die het „Institut du droit international" in zijn aanstaande zitting vermoedelijk zou nemen, omdat zij niet kon toegeven, dat het hier zou gelden een speciaal Nederlandsch belang, maar ook gewichtige beginselen van internationaal recht daarmede samenhingen! [1])

Dat wij ons in deze volkomen scharen aan de zijde van den minister van Buitenlandsche Zaken zal uit het volgende blijken!

---

[1]) Handelingen 1e Kamer 1896 pg. 235/6.

HOOFDSTUK I.

Het begrip „nationaliteit" in het bijzonder met betrekking tot personen.

Tot juister appreciatie van het onderwerp komt het ons nuttig en wenschelijk voor met een enkel woord toe te lichten het begrip „nationaliteit"; nuttig om des te beter doordrongen te zijn dat wij hier niet te doen hebben met een vraagstuk van zuiver staatsrechtelijken aard, maar integendeel met een, dat voor het volkenrecht van het grootste gewicht is, wenschelijk omdat veel wat wij nu reeds zullen opmerken mutatis mutandis toepasselijk zal blijken te zijn op de nationaliteit der schepen in het bijzonder.

Hebben wij het volkenrecht terecht gedefinieerd als 't geheel van regels dat de betrekkingen der souvereine Staten beheerscht, als het recht der internationale, der statengemeenschap, dan volgt daaruit consequent dat, noch alle deelen der aarde, noch alle individuen der menschheid onder zijn heerschappij vallen. — Gelijk slechts die

gedeelten der aardoppervlakte de werking van het internationale recht in al zijn uitgestrektheid gevoelen, die het gebied [1]) vormen van een der leden der internationale rechtsgemeenschap, zoo ook slechts die menschelijke wezens die behooren tot, deel uitmaken van een dier staten. — Wie zich vergrijpt aan een aldus niet ingedeeld gebied of individu, heeft zich om de regels van het volkenrecht niet in 't minste te bekommeren; de staat, die in de binnenlanden van Afrika, in de onbezette streken van Noord- of Zuid-Pool een welkome uitbreiding van zijn gebied, een strelende bevrediging van zijn annexatielust meent te vinden, heeft, zoolang hij maar niet raakt aan de machtssferen zijner medestaten met de geboden of verboden van het internationale recht niets uit te staan. — Hij is vrij de oorspronkelijke bevolking, op de onbarmhartigste wijze te behandelen, zelfs, zoo hem dat in zijn eigen belang beter voorkomt, onmeedoogend uit te roeien, zonder dat de ongelukkigen ook maar in een enkel opzicht een beroep zouden kunnen doen op de milde bepalingen van het moderne oorlogsrecht.

Dat is het theorethisch beginsel, maar ook niet meer dan dat. — Nomaden en wilden, roodhuiden en kaffers, negers en Indianen behooren gewoonlijk wel niet tot de leden van een of anderen ingedeelden staat, maar daarom worden zij nog niet als de dieren des velds; zij blijven niettemin menschen, wel is waar met andere gewoonten en eigenschappen, met een beschavingspeil zóó laag dat het een hinderpaal is hen op te nemen in de Statengemeenschap, aan welker plichten zij toch niet zouden kunnen

[1]) Daaronder begrijpen wij zoowel moederland als koloniën.

voldoen, maar zij blijven menschelijke wezens en als zoodanig ondervinden zij de werking van een ontwikkelde godsdienst- en zedenleer, *genieten zij de weldaden* van wat wij zouden kunnen noemen „internationale moraal".

Van een *aanspraak* krachtens internationale rechtsregels geen sprake; „Menschliche Grundrechte, die unter dem Schutze des Völkerrechts ständen, giebt es nicht". [1]

De Atjeher, die door onze Indische dapperen misschien met een bijna te ziekelijke reverentie wordt behandeld, heeft daarop geen recht als „ein Person mit angeborenen Urrechten" [2]), hij profiteert slechts van het voordeel te strijden tegen een beschaafde natie, wier godsdienstige en moreele ontwikkeling verbiedt hem met gelijke munt te betalen. — Men zie hier echter nimmer in een toepassing van volkenrechtelijke plichten; Staten (en natuurlijk Statenverbindingen) toch, zijn de eenige subjecten van het internationale recht en slechts de individu die mede vormt een der grondslagen dier subjecten, is aan zijn volle werking onderworpen [3]).

En dat is natuurlijk; wat beteekent in den grond der zaak de erkenning van den Congo-Staat, de negerrepubliek

---

[1]) von Martitz. „Archiv für öffentliches Recht", Band I Heft I, pag. 43.

[2]) Anders von Martens (o. c. I, pag. 335), die zoodoende echter de buiten eenig staatsverband staande individuen tot een tweede soort subjecten van het volkenrecht maakt. — Evenmin achten wij v. M.'s beroep op de bestrijding van de slavernij en slavenhandel afdoende, want ook deze steunt op een reeks van verdragen tusschen tal van belanghebbende staten.

[3]) cf. Stoerk [in v. Holtzendorff's Handbuch II pag. 586] „.... dasz die Individuen nur als Angehörige staatlich gegliederten Gemeinwesen an dem rechtlich geordneten Verkehr theilnehmen...."

Minder nauwkeurig lijkt het ons echter te spreken van „die Staatsangehörigkeit als Voraussetzung des Völkerrechtsindigenats", omdat, zooals trouwens Stoerk zelf erkent, de expressie zoo gemakkelijk verleidt tot een identificeering met een z.g. wereldburgerschap van Wolff's civitas maxima of Kant's civitas gentium.

Liberia, de opname van het Ottomaansche Rijk in de Statengemeenschap anders, dan juist de erkentenis, dat zij zullen worden beschouwd als „Staatenbildungen", die zich in hun aanrakingen met de leden der erkennende Staten laten leiden door regelen, die met de hunne ongeveer in overeenstemming zijn en dat zij dus aanspraak kunnen maken op wederkeerig gelijke behandeling.

Zoo brengt dus de nationaliteit der individuen evenals de eigenschap van „staats-territoir" orde en regelmaat in de menschelijke wereld, vervult het staatsverband de gewichtige functie, van wat de Duitschers noemen „Gliederungsmittel", in den chaos van menschelijke wezens.

„Die Staatsangehörigkeit, zegt Stoerk met de gewone beeldspraak der Duitsche geleerden, bildet den Durchgangspunkt, den das Individuum erreicht haben musz, um in das Licht völkerrechtlicher Betrachtung zu gelangen." [1])

Vormen de onderdanen eenerzijds een der elementen van het staatsbegrip, de materieele en ideëele krachten tot volvoering der staatstaak, anderzijds zijn zij het ook, waarmede de staat aan het internationaal verkeer deelneemt, de bewegelijke elementen, die juist door hun aanhoudende plaatsverwisseling het probleem der internationale rechtsorde in het leven hebben geroepen; i. e. w. alles wat betrekking heeft op den band, die daar is tusschen staat en onderdanen behoort niet minder tot het terrein van het staatsrecht, als tot dat van het volkenrecht. [2])

[1]) o. c. II, pag. 589.

[2]) cf. von Holtzendorff in Handbuch I § 15.

„Staatsrecht und Völkerrecht bedingen einander wissenschaftlich; das Völker-

Is dus de vraag, tot welken staat de individuen behooren, theoretisch reeds een bij uitstek internationale kwestie, hieronder zal het ons duidelijk worden, hoe ook de practische oplossing van het vraagstuk voor een groot deel ligt op het terrein van het internationale recht. [1])

Naar haar grammaticale ontleding wijst de uitdrukking „nationaliteit" op een betrekking tusschen persoon (of voorwerp), aan wie men ze toekent èn een of andere „natie", doch het is duidelijk dat deze beteekenis hier niet bedoeld kan zijn, of nog liever, dat zij in rechten absoluut irrelevant is.

Nog daargelaten, dat de expressie „natie" eigenlijk dient om een éénheid uit te drukken, die wij meer gevoelen dan juridisch kunnen omschrijven [2]), het is in ieder geval een zuiver cultuurbegrip; het recht vraagt slechts, tot welken „staat" de individu behoort en laat zich niet in met de kwestie, welke „natie" hem tot eene der haren rekent. En al moge het waar zijn, dat de éénheid van den staat eerst dan duurzaam is bevestigd, wanneer het staatsverband steunt op de nationaliteit, rechtens is het volmaakt onverschillig, of zulks al dan niet, het geval is.

---

recht setzt begriffsmäszig das Staatsrecht voraus und das Staatsrecht der Gegenwart setzt auch seiner vollen praktischen Wirksamkeit das Völkerrecht voraus."
Zie Phillimore o. c. IV 775.

[1]) Terecht verwijt Mr. K. H. Beijen den wetgevers dat zij te weinig de internationale zijde van het vraagstuk in 't oog hebben gevat!

[2]) Nationaliteit als cultuurbegrip is meer de resultante van verschillende op elkaar inwerkende omstandigheden, waaronder ras en territoir (klimaat en geografische ligging), historie en traditie een voorname plaats innemen.

cf. Weiss. o. c. pag. 2 (waar ook is aangehaald de definitie van Serge Popoff-Cogordan „La nationalité au point de vue des rapports internationaux" (187[illegible]) pag. 3, Mr. J A. Nederburgh, „Wet en Adat", Oct. 1896, pg. 90 sqs.

In de gebruikelijke, de juridische beteekenis van het woord verstaan wij onder „nationaliteit" den band die daar is tusschen den staat en elk zijner leden, m. a. w. het lidmaatschap van de rechtsgemeenschap „Staat."

Te ruim is dus Cogordan's definitie: „le lien qui unit l'individu à l' État", want de mensch kan op velerlei wijze met den Staat verbonden zijn, bv. door een contract van geldleening, aanneming van werk, enz, en het behoeft geen betoog, dat deze zuiver privaatrechtelijke betrekking niet onder het begrip „nationaliteit" vallen.

Veel te eng wordt aan den anderen kant deze definitie opgevat door velen, die de betrekking van onderhoorigheid uitsluiten en aan de inheemsche bewoners der koloniën de nationaliteit van het Moederland ontzeggen.

Voor de interne rechtszekerheid van elken staat moge het voldoende zijn dat men òf lid òf onderhoorige zij, het volkenrecht kent die onderscheiding niet; men is lid van een bepaalden staat of men is het niet m. a. w. „heimathlos", een toestand, die in het internationaal verkeer niet kan en mag voorkomen, omdat hij, zooals zal blijken uit het vervolg, tot de grootste rechtsverwarring aanleiding zou geven. [1])

Gewoonlijk ziet men in die betrekking tusschen Staat

---

[1]) Het is onzes inziens dan ook eene onvergeef'lijke fout, dat de Nederlandsche wetgever zich in 1892 heeft laten verleiden in de nieuwe wet op het Nederlanderschap voor goed millioenen en millioenen eigenlijk buiten elk staatsverband te sluiten. Duitschland, Frankrijk en Engeland hebben geen oogenblik geaarzeld aan de inboorlingen de nationaliteit te verleenen. — Daarmede behoeft nog geene volkomen assimilitatie jure publico gepaard te gaan: de inboorlingen zijn wel „Français", maar geen „citoyens".

cf. Cogordan o. c. pg. 306, Weiss o. c. pg. 212, Mr. Nederburgh o. c. pg. 106, Mr. J. de Louter, „Handboek" pg. 126, Mr. Beijen o. c. pg. 15.

en leden een zuiver contractueelen band. — COGORDAN schrijft: „La nationalité établit une sorte de contract entré l'État et ses ressortissants", [1]) en WEISS durfde zelfs in het Rapport aan het „Institut de droit international", uitgebracht in de Parijsche zitting (1894), de uitspraak opnemen: „Il est aujourd'hui généralement reconnu que le lien de nationalité est un lien contractuel,.... formé par un accord de leurs volontés expresses ou présumées."

Die krasse conclusie bleef niet zonder tegenspraak; Despagnet, Lainé en Stoerk verzetten zich met klem tegen een leer, waarin zij een terugkeer tot Rousseau's „Contrat social", of althans een ergelijke verwarring met het privaatrecht meenden te ontdekken en dwongen Weiss om in de volgende zitting te Cambridge (1895) zijn stelling nader te motiveeren. Zulks geschiedde, maar weer kwam per slot van rekening alles neer op de argumentatie, die onomstootelijk schijnt: N'y-a-t-il pas échange de consentements, rencontre de volontés, n'y-a-t-il pas un contrat?" [2])

Tegen deze opvatting, algemeen als zij bijna is, zou zeker niet zooveel bezwaar bestaan omdat, als men toch alle verband en analogie met het privaatrecht loochent, alles ten slotte een kwestie van naam is — ware het niet, dat zij met een onmiskenbare reminiscentie aan de privaatrechtelijke contractsvrijheid moest dienen als bewijs voor de stelling, dat de nationaliteit niet onverbreekbaar mag zijn. [3])

---

[1]) cf. o. c. pg. 5.

[2]) cf. Annuaire XIII pg. 162, XIV pg. 67.

[3]) Met Mr. Beijen zijn wij het eens, dat men hoogstens omgekeerd zou kunnen

Dat neemt niet weg, dat ook voor ons de leer van de „allégeance perpétuelle" een zeer verwerpelijke is, omdat het lijnrecht in strijd is met den aard van het staatsverband, het aan iemand tegen wil en dank op te dringen, omdat het indruischt tegen het belang van iederen Staat zulke onwillige individuen onder zijn leden te tellen. Behoorlijke vervullng van de plichten, die de nationaliteit oplegt, een juist gebruik maken van de rechten, die zij verschaft, kan men toch kwalijk verwachten van den mensch, als hij mist de gevoelens, zonder welke de eerste in ondragelijke lasten, de laatste in gevaarlijke wapens tegen den Staat veranderen.

Sinds de feodale opvatting der nationaliteit, als een betrekking tusschen vorst en onderdaan, die den mensch verlaagde tot een plant op den grond zijns meesters, door de Fransche Revolutie is ten doode gedoemd en men den Staat is gaan beschouwen als een rechtsgemeenschap, die er is om den wille der menschen en niet omgekeerd, begint de leer van het onverbreekbaar staatsverband haar einde te naderen [2]) en al is de executie nog niet geheel voltooid [3]), de wetenschap heeft het doodvonnis over haar reeds geveld. — En dat kan ook bezwaarlijk

concludeeren, uit de verbreekbaarheid van het staatsverband tot het bestaan van een soort van contract. (Zie diss. pag. 9.)

[2]) cf. Cicero pro Balbo cap. 13 § 31: Ne quis invitus civitate mutetur, neve in civitate maneat invitus: — Haec sunt enim fundamenta firmissima nostrae libertatis, sui quemque juris et retinendi et dimittendi esse dominuus."

En vergelijk deze woorden, met de bij Laurent (t. a. p. III pag. 244) aangehaalde motieven van de Amerikaansche bill van 27 Juli 1868: „Le droit d'expatriation est un droit naturel qui appartient à tous les hommes; sans lui, pas d'existence, pas de liberté passible et pas de bonheur...."

[3]) Rusland, Venezuela, en 't Zwitsche Canton Genève huldigen nog de leer van het onverbreekbaar staatsverband terwijl de Vereenigde Staten er in de praktijk ook nog aan vasthouden; cf. Cogordan o. c. pag. 136 sqs.

anders als wij zien, welk een gewichtige rol de nationaliteit speelt bij de beoordeeling van den rechtstoestand van den individu, een rol, die de wetenschap nog steeds belangrijker wil maken.

Wij zullen dat met enkele woorden duidelijk maken. De individu bevindt zich, òf op het territoir van den Staat waartoe hij behoort, òf op dat van een vreemden Staat.

In het 1e geval is hij aan het staatsgezag onderworpen, èn omdat hij lid is van den Staat (personeele band), èn omdat hij zich onder zijn machtssfeer bevindt (territoriale band). En al moge het z.g. Italiaansche stelsel, dat ten aanzien van het privaatrecht elk verschil tusschen nationalen en vreemdelingen heeft verworpen, niet genoeg te waardeeren vorderingen maken, in de meeste landen genieten de leden van den staat toch nog een belangrijke privaatrechtelijke begunstiging, — terwijl bijna alle strafwetgevingen zekere misdrijven strafbaar stellen, alleen voorzoover zij door nationalen zijn gepleegd. — Voegt men ten slotte daarbij, dat het genot der staatkundige rechten grootendeels overal wordt voorbehouden aan staatsburgers, dan is het duidelijk, welk eeen belang het heeft, of men al dan niet het lidmaatschap van den staat bezit.

Toch is het 2e geval van oneindig meer gewicht; de personeele band, waarmede de nationaal aan zijn staat is verbonden, blijft, doch een nieuwe territoriale band met den verblijfstaat vervangt den ouden, zoodra hij zich in de machtssfeer van het vreemde staatsgezag bevindt. De daaruit ontstane botsingen kunnen natuurlijk niet

anders worden geécarteerd dan door concessies van beide kanten en nu treedt eerst de beteekenis der nationaliteit in het volle licht.

Want zonder aarzeling mag het een zoo goed als algemeene regel van het jus constitutum worden genoemd, dat het „statutum personale" d. w. z. de staat en de rechtsbevoegdheid van den individu, moet worden beoordeeld naar de wetten van den Staat, waartoe hij door zijn nationaliteit behoort. [1]) En letten wij dan vervolgens op de aansluitende conclusiën, die het „Institut de droit International" na nauwkeurig onderzoek der beroemdste geleerden en diplomaten heeft genomen [2]), en die meer

---

[1]) Ook het „Institut de droit international" nam deze regel in de zitting te Oxford (1880) met algemeene stemmen aan: Art. VI: „L'état et la capacité d'une personne sont régis par les lois de l'État auquel il appartient par sa nationalité" (Ann. V pag. 57).

[2]) Het Instituut heeft de volgende conclusiën vastgesteld:

I. Privaatrecht:

1° *Huwelijk:* En ce qui concerne l'age, degrés prohibés de parenté ou d'alliance, consentement des parents ou tuteurs, publication des bans,

il est nécessaire de se conformer à la loi du statut personnel, c'est à dire, la loi *nationale.*

2° *Echtscheiding:* La question de savoir, si un divorce est légalement admissible ou non, dépend de la législation *nationale* des époux.

[Session de Heidelberg (1888) cf. Ann. IX pag. 126].

3° *Voogdij:* La tutelle des mineurs est régie par leur loi *nationale:* cette loi détermine l'ouverture et la fin de la tutelle, son mode de délation, d'organisation et de contrôle, les attributions et la compétence du tuteur. — [Sess. de Hambourg (1892) Ann. XI pg. 104].

4° *Curatele:* L'interdiction des majeurs est régie par leur loi *nationale.* — Les autorités ne peuvent prononcer l'interdiction que pour les causes admis par la loi *nationale* de la partie et l'interdiction produit les effets que lui attribue cette loi. — [Sess. de Cambridge (1895) Ann. XIV pag. 163].

II. Strafrecht: n° 7. Chaque État conserve le droit d'étendre sa loi pénale nationale a des faits commis par ses *nationaux* à l'étranger, n° 9: *Les nationaux* restent responsables selon la législation de leur patrie pour toute infraction dont ils se rendent coupables dans des pays qui ne sont soumis à aucune souvernaineté quelconque ou qui sont régis par une justice pénale fondée sur des principes tout à fait differents de ceux, qui sont adoptés par les législations des pays chrétiens ou reconnaissant les principes du droit des pays chrétiens. — [Sess. de Münich (1885) cf. Ann. VII pag. 157].

en meer practisch in tractaten en conventies staan verwezenlijkt te worden, bedenken wij bovendien, hoe de staat immer het recht heeft zijne in den vreemde vertoevende nationalen in geval van oorlog terug te roepen tot het verdedigen van het staatsgebied (ius avocandi), maar anderzijds ook verplicht is hen in het buitenland de noodige bescherming te verleenen, dan gelooven wij voldoende den invloed van iemands nationaliteit op zijn rechten en verplichtingen te hebben in het licht gesteld.

Waar het dus van uitnemend belang is, staatsonderdanen en vreemdelingen van elkaar te onderscheiden, is natuurlijk de vraag gewettigd: Waaraan kan men zien dat een individu tot dezen of genen staat behoort, is er een abstract en algemeen aangenomen kenteeken, waaraan men elks nationaliteit met zekerheid kan onderkennen?

Velen antwoorden toestemmend, maar ten onrechte: vroeger, toen staat en stam samenvielen, of later, toen de onderdaan gebonden was aan den grond van den vorst, kon het familieverband of de geboorte als kenmerk fungeeren, maar dat alles behoort tot het verleden, en de auteurs, die nu een criterium meenen gevonden te hebben, maken zich schuldig aan een cirkelredeneering, omdat het aangegeven kenmerk niet is de grond, maar een gevolg van het staatsverband.

Zoo meenen sommigen b.v. Mr. Nederburgh, een vaste eigenschap der nationaliteit te zien in het recht op bescherming in en tegen den vreemde; ten onrechte, want de Ver. Staten van N. Amerika beschermen reeds personen, die nog slechts hun wensch om staatsburger te worden, hebben te kennen gegeven.

Daarentegen geven anderen als merkteeken „het genot der staatkundige rechten" maar dat is al evenmin juist; in Duitschland zijn de z.g. „Standesherren" en in Oostenrijk de „Fürstbisschof" van Breslau en de vorst van Liechtenstein leden van het Heerenhuis, zonder nochtans onderdanen te zijn. Weer anderen gelijk von Bar beschouwen als zoodanig het „Wohnrecht" [d. i. het recht om niet uitgezet te kunnen worden] doch een verwijzing naar art. 19 van de Nederl. Wet van 13 Aug. 1849 (Stsbl. No. 39) is reeds voldoende om het onhoudbare daarvan aan te toonen. Uit zoodanig recht vloeit nog niet steeds voort de verplichting van den Staat tot wedertoelating nà vertrek, en daar komt het toch op aan. Zeker, een „onherroepelijk woonrecht" in dien zin, komt alleen aan nationalen toe, maar ongelukkigerwijze is dat recht aan geen enkel uitwendig teeken kenbaar en dus als criterium onbruikbaar [1]. Prof. Stoerk ten slotte meent een heel gelukkige vondst te hebben gedaan in „die volle rechtliche Unterwerfung unter du Personalhoheit des Staates und Eintritt in die Einheit der nationalen Statusrechte", waarachter wij echter met von Bar een aantal vraagteekens plaatsen; ook ons ontgaat de zin dier duistere woorden, laat staan dat wij er een bruikbaar merkteeken in hebben gevonden [2].

Het resultaat, waartoe wij dus komen, is allerpoverst. Wij kunnen concludeeren dat het een band van eenigszins duurzamen aard moet wezen en de z.g. Engelsche „denization" dus geen nationaliteit is, wij kunnen consta-

---

[1]) cf. Mr. Nederburgh o. c. pg. 72, Mr. Beijen o. c. pg. 16 sqs. von Bar o. c. I, 180 (noot 4), 181, 228.

[2]) cf. von Holtzendorff's Handbuch II § 115.

teeren, dat die band niet bestaat in een betrekking met den bodem, en dus domicilie nimmer met staatsverband mag worden verward, noch dit laatste alleen op het eerste steunen, maar dat is dan ook alles; de beslissing tot welke nationaliteit een individu behoort zal telkens moeten worden gegeven aan de hand der afzonderlijke nationale wetgevingen.

In ieder geval leiden de voorafgaande beschouwingen ons tot een tweetal conclusies die gewoonlijk aldus worden geformuleerd: 1°. Geen mensch zij zonder nationaliteit. 2°. Geen individu hebbe er twee!

Wat de eerste stelling aangaat, beroept men zich gewoonlijk bovendien op de behoefte van den eenen mensch aan de hulp en bijstand van den anderen. „Il doit, c'est une loi de sa nature sociable, appartenir à un groupe plus ou moins dense, au sein duquel il exercera ses facultés“ zegt WEISS in zijn rapport aan het Instituut [1]) en hij laat er op volgen wat BROCHER eens schreef: „Il manquerait quelque chose à notre existence morale si nous devions rester sans liens personnels avec ces grandes personnalités sociales, qui s'appellent États..." [2])

Wij achten deze min of meer philosofische argumentatie na het voorafgaande absoluut overbodig, te meer nog daar zij ons van zeer betwistbare waarde schijnt; dat de mensch uit den aard van zijn wezen is een „animal sociale", dat hij, wil hij niet ten ondergaan, aanknoopingspunten moet zoeken met zijn medemenschen, is zonder twijfel een onomstootelijke waarheid, maar daaruit volgt

---

[1]) cf. Annuaire XIII pag. 163.
[2]) „Nouvelle théorie du droit international" pag. 166.

nog niet dat hij dat niet anders kan, dan door zich te laten indeelen bij een of anderen staat (men denke slechts aan de nomaden of aan de volksstammen in Afrika enz.)

Juister komt ons voor de vraag van Mr. Beijen, waarom menschen die niet wonen op het gebied van eenigen staat en geheel buiten het verkeer der volkeren staan een nationaliteit zouden moeten hebben, en het is daarom dat wij den genoemden regel aldus geformuleerd zouden wenschen te zien: „*In den kring der tot de internationale gemeenschap behoorende Staten mag niemand zonder nationaliteit zijn*".

En toch ontmoeten wij in onze samenleving niet zelden van die, excentrieke wezens zonder nationaliteit, waarvoor de Duitsche taal den term „heimathlozen" heeft uitgevonden en die, hetzij van hun geboorte af, hetzij later door verlies in dien toestand van hun staatsverband zijn geraakt.

Denken wij, om slechts enkele voorbeelden te noemen, aan de geboorte van een kind op 't territoir van een staat, die de nationaliteit doet steunen op de afstamming (ius sanguinis) doch uit ouders, die leden zijn van een staat waar de nationaliteit alleen verbonden wordt aan geboorte op het staatsgebied (jus soli) b.v. een kind geboren in Nederland uit Venezueleensche ouders, dan heeft dat kind noch de Nederlandsche noch de Venezueleensche nationaliteit; òf aan het geval dat een man, wiens nationale wet aan de naturalisatie collectieve gevolgen verbindt, (b.v. een Nederlander) zich laat naturaliseeren in een land waar dat slechts personeel effect heeft, (b.v. in Frankrijk) dan hebben zijn vrouw en minderjarige kinderen de eerste

nationaliteit verloren zonder een nieuwe te verkrijgen: òf aan den evenmin zeldzamen regel dat „dénationalisatie" het gevolg is van zekere misdrijven, handel in slaven of vestiging in een ander land sine animo revertendi of cum animo non revertendi [1]).

Deze weinige voorbeelden zijn gemakkelijk met meerdere aan te vullen doch zij bewijzen reeds voldoende, dat de vooropgestelde regel door de verschillen der wetgevingen niet zelden geschonden wordt, ten nadeele van de internationale rechtszekerheid.

En nu de 2e regel „Niemand kan twee nationaliteiten hebben"; ook deze vloeit direct uit het voorafgaande voort. De nationaliteit laat geen verdeeling toe, zij vordert van den onderdaan al zijn toewijding, al zijn energie, absorbeert zijn persoonlijkheid geheel. Men kan toch bezwaarlijk tegelijk kiezer zijn te 's Gravenhage en te Londen, of afgevaardigde van het Nederlandsche en van het Fransche Parlement en wat zou de Engelschman-Franschman moeten doen ingeval van een oorlog tusschen zijn beide vaderlanden? Zal hij niet zijn beide nationaliteiten gebruiken tegen elkander, om aan de plichten van beide

[1]) Daarbij komt nu nog een enorm bezwaar voor die staten, welke consequent het jus sanguinis vasthouden, omdat die z.g. „heimathlosigkeit" van vader op zoon verervende, gepaard gaat met een onvervalschte internationale „klaplooperij." — In de nationaliteit vooral ziende de lasten en verplichtingen, die zij meêbrengt, doen velen gaarne van hare voordeelen afstand omdat zij genoeg hebben aan het minimum rechten dat iedere staat aan vreemdelingen waarborgt. Frankrijk dat vooral van die „lèpre de la société te lijden had, heeft door de wet v. 12 Febr. 1851 gewijzigd in 1874 en 1889 getracht het kwaad te beteugelen, welk voorbeeld is gevolgd door Luxemburg (wet v. 27 Jan. 1878), Monaco (wet v. 1 Juli 1877), Belgie (Loi sur la milice v. 8 Juni 1870), Zwitserland (Bondswet v. 3 Dec. 1850) en Duitschland (conventie v. 15 Juli 1851). cf. Mr. Beijen. D... pag. 23 e. v.

te ontsnappen? En bovendien hoe zal men het statutum personale van zoo'n individu bepalen?

Men ziet het duidelijk, zoowel de aard van het staatsverband als de eischen der internationale rechtszekerheid verzetten zich tegen een dubbele nationaliteit; „on ne peut avoir deux patries, zegt Proudhon ergens, comme on ne peut avoir deux mères!"

En toch is, dank zij weder de verscheidenheid der overal gehuldigde stelsels een dubbel [1]) staatsverband al evenmin zeldzaam als de „heimathlosigkeit," hetzij dat de individu reeds bij zijn geboorte door twee staten tot hun leden wordt gerekend, hetzij dat hij bij zijn oorspronkelijke nationaliteit nog een tweede verwerft. Ook hier de voorbeelden voor het grijpen: bv. een kind gesproten uit een Nederlandschen vader (jus sanguinis) op Venezueleensch gebied (jus soli), òf de vrouw en kinderen van een Franschman (wiens nationale wet aan naturalisatie personeel effect verbindt) die zich in Nederland laat naturaliseeren (waar zulks collectief gevolg heeft); òf een Rus (onderworpen aan het onverbreekbaar staatsverband) die zich laat naturaliseeren in Frankrijk; òf een Nederlander, 21 jaar oud, die zich laat naturaliseeren in een land, waar hij op dien leeftijd reeds meerderjarig is; òf een Engelschman, die een zeker aantal jaren is gevestigd geweest in Denemarken of Brazilië en alleen daardoor reeds de Deensche of Braziliaansche nationaliteit heeft verkregen, zonder zijn Engelsche te hebben verloren enz.

---

[1]) Vóór de Ned. wet van 1892 op het Nederlanderschap was zelfs een driedubbele nationaliteit mogelijk nl. ingeval iemand uit Fransche, doch in Nederland gevestigd zijnde ouders was geboren in Engeland.

Maar genoeg, dat conflicten door „heimathlosigkeit" òf meervoudig staatsverband in het leven geroepen, niet zeldzaam behoeven te zijn en de zekerheid van het internationaal verkeer dagelijks bedreigen, behoeft geen nader betoog. Aan wetgeving en diplomatie de moeilijke maar eervolle taak de conflicten op dit gebied in de toekomst onmogelijk te maken en zoo dat gevaar af te wenden!

Gaarne erkennen wij dat door enkele staten hoogst prijzenswaardige pogingen zijn aangewend tot partieele verbetering, [1]) die wij vooral apprecieeren om den geest, waarvan zij de uiting zijn, doch ten slotte zijn het niets meer dan palliatieven, die de kwaal absoluut niet „au fond" aantasten.

Een internationale regeling tusschen alle staten der Volkengemeenschap, ziedaar het eenige afdoende middel om een einde te maken aan een toestand die onhoudbaar is, want terecht verklaarde Catellani in de zitting van het Instituut te Cambridge: „Tant que le nationalité n'est pas précisée, toute la matière du droit international privé reste obscure!" [2])

Geen wonder dat het „Institut de droit international" aan deze materie zijn bijzondere aandacht heeft gewijd.

---

[1]) Zoo kent Engeland sinds 1870 een recht van optie toe aan dengeen, die naast de Britsche nog een andere nationaliteit bezit, bepaalt de Fransche Code Civil (art. 17) dat de oude nationaliteit wordt verbroken door naturalisatie in een vreemden staat (welk voorbeeld Nederland heeft gevolgd) terwijl vele andere wetgevingen aan de naturalisatie als voorwaarde verbinden ontslag uit 't oude staatsverband. — Engeland eischt dat laatste niet, maar weigert bescherming aan den genaturaliseerde tegenover zijn oorspronkelijken staat. — Belangrijk zijn bovendien de z.g. *Bancrofttractaten* gesloten tusschen de Ver. St. van N.-Amerika met tal van Duitsche staten, waarbij deze zich hebben verbonden de Amerikaansche naturalisatie te erkennen, als de genaturaliseerde zeker tijd verloop in Amerika is gevestigd geweest (cf. von Bar o. c. I pag. 203 sqq.

[2]) cf. Annuaire XIV pag. 194.

had het reeds in de zitting te Oxford (1880) met betrekking tot de nationaliteit der personen zeer beslist zijn voorkeur geschonken aan het „jus sanguinis" boven het „jus soli," in de laatste jaren, heeft het, aanknoopende aan die conclusie, getracht een ontwerp voor een dergelijke internationale regeling voor te bereiden.

Nadat men zich in de zitting van Cambridge, bij gebreke aan tijd voor een grondig onderzoek, had bepaald tot het formuleeren van een vijftal grondstellingen, [1]) kwam eindelijk in de zitting van Venetië (1896) het door de X^de^ Commissie ontworpen „projet" in behandeling.

Een heftige strijd ontbrandde, meer over de methode echter dan wel over de principes zelf, nl. over de vraag, wat men moest ontwerpen: „un projet d'une loi uniforme" ter aanbeveling aan alle staten, dan wel „un projet d'un règlement sur les conflits" d. i. een stel regels, dat met behoud der varieteit de conflicten oplost.

Het debat toonde echter overtuigend aan, dat in deze materie van zelf iedere regeling moest uitloopen op een „loi uniforme," niet om ze aan de staten op te leggen, zooals eenige leden meenden, maar slechts om ze hen ter invoering aan te bevelen, als een concessie waartoe het Volkenrecht hen verplichtte. Ten slotte werd deze préambule aangenomen: „L'Institut recommande aux divers gouvernements, soit dans la confection interne, soit dans la conclusion des conventions diplomatiques les principes

[1]) 1° Nul ne doit être sans nationalité.
2° Nul ne peut avoir simultanément deux nationalités.
3° Chacun doit avoir le droit de changer de nationalité.
4° La renonciation, pure et simple, ne suffit pas pour faire perdre la nationalité
5° La nationalité d'origine ne doit pas se transmettre à l'infini de génération en génération établies à l'étranger. — cf. Ann. XIV pag. 196 sqs.

suivants," gevolgd door de aanneming van een zestal resolutien. [1])

Tegelijkertijd was een andere commissie van het Instituut belast geworden met de behandeling van het vraagstuk van de „nationaliteit der koopvaarders," dat in tal van opzichten een zeer frappante analogie vertoont met de kwestie van het staatsverband der personen.

Het is dan ook misschien meer dan bloote toevalligheid, dat hieromtrent in dezelfde zitting van Venetië (1896) een projet is aangenomen, dat volmaakt hetzelfde beoogt als dat betreffende de nationaliteit der personen.

---

[1]) cf. Ann. XV pag. 242 sqs. 270 sqs.

HOOFDSTUK II.

„Rechtsgrond" van de nationaliteit der schepen.

Reeds in het privaatrecht hebben wij kunnen opmerken, hoe aan schepen, terwijl zij toch zonder twijfel tot de categorie der roerende zaken behooren, een behandeling ten deel valt, welke in menig opzicht die der onroerende goederen nabij komt; men denke slechts aan de eigendomslevering, waarvoor gewoonlijk een eenvoudige overgave niet voldoende wordt geacht, maar in de meeste wetgevingen nog een overschrijving in publieke registers wordt gevorderd, of aan de voorrechten op schepen, waarvoor de Franschen niet zonder reden den naam van „hypothèques maritimes" hebben uitgedacht.

Wat het publiek, en in het bijzonder het internationaal recht aangaat, vertoonen de schepen daarentegen een treffende gelijkenis met menschelijke wezens, waarmee zij o. a. het bezit van een naam, domicilie en nationaliteit gemeen hebben. „En droit, zegt Lyon-Caen [1]), le navire

[1]) cf. Lyon-Caen et Renault: „Etudes de droit internat. privé maritime", pg. 17.

est un bien, mais un bien qui à des points de vue divers est régi par des principes tout spéciaux. -- Sous certains rapports les navires sont en quelque sorte traités comme des „personnes"; ils ont une nationalité, ils ont un nom, une sorte de domicile, désigné sous le nom de port d'attache ou port d'immatricule, enfin ils ont une sorte d'acte de naissance destiné surtout à constater leur nationalité et appelé acte de francisation."

En die gelijkenis vertoont zich in het Internaal Maritiem Recht niet slechts door uiterlijke kenteekenen, maar evenzeer in tal van innerlijke hoedanigheden, zooals wij zullen opmerken. Daarvoor is het echter noodig den grondslag van dat recht naar behooren te ontwikkelen.

§ 1. **De vrijheid der zee als internationale verkeersweg.**

Mare liberum est! De open zee is vrij!

Ziedaar het waarachtig grondbeginsel, de hoeksteen waarop het trotsch gebouw van het Internationaal Maritiem Recht is opgetrokken geworden; een principe naar onze moderne denkbeelden zóó natuurlijk, zóó van zelf sprekend, dat men zich bijna niet kan voorstellen, dat het eens anders is geweest, dat drie, vier eeuwen her de machtige vorsten der aarde de souvereiniteit opvorderden over geheele wereldzeeën, en pausen de oceanen verdeelden onder de wereldlijke heerschers, gelijk een moeder de koek onder hare kinderen! [1])

---

[1]) Zoo bekrachtigde Paus Alexander III in 1177 de souvereiniteit van Venetië over de Adriatische Zee, waarbij toen werd ingevoerd de beroemde ceremonie van het huwelijk der zee met den Doge, terwijl Portugal en Spanje zich het gezag over al de nieuw ontdekte wereldzeeën zagen toebedeeld door de pauselijke bullen van 1438 en 1493. — Scandinavië eischte de geheele zee tusschen

Het bekende adagium van Ulpianus „Mare natura omnibus patet" [1]), een onwraakbaar getuigenis van het diepe inzicht dat de Romeinsche Staat toen reeds had in het algemeen belang der zee, om zich tegenover zijn onderdanen zekere beperkingen op te leggen, is nu de grondregel geworden, die de souvereine staten tegenover elkander zorgvuldig in acht nemen. — En toch, niet langs een pad van rozen heeft zich dat fiere woord van een privaatrechtelijken regel tot een internationaal grondbeginsel ontwikkeld; de god van den krijg heeft het ten doop gehouden en duizenden hebben hun leven gelaten in de geweldige oorlogen, die om zijnentwille zijn gestreden geworden.

Maar.... dat alles ligt gelukkig achter ons; „all these pretentions are now matter of history?" Al mogen ook nu en dan nog eischen worden gesteld van twijfelachtige waarde [2]), te midden van den bruischenden stroom van wisselende en kampende ideeën staat het beginsel van de vrijheid der zee vast als een rots. — La mer est le patrimoine de toute l'humanité!

Des te eigenaardiger is het, dat over den rechtsgrond

Noorwegen en IJsland op als zijn gebied, en Engeland pretendeerde de souvereiniteit te bezitten over den geheelen „Oceanus Brittannicus".

cf. Cauchy o. c. I. 379. Ortolan. „Diplomatie de la Mer", I. 151 sqs.

Wheaton. „Histoire", I. pg. 205 sqs.

[1]) cf. L. 13. pr. Dig. VIII. 4 en § 1 Inst. II. 1. — Aan een volkenrechtelijk beginsel kan kwalijk worden gedacht, waar van een recht tusschen souvereine staten ten tijde van Rome's wereldheerschappij geen sprake is; toch schijnt Perels (Das intern. öffentliche Seerecht, pg. 14) het tegendeel te leeren.

cf. echter Hautefeuille, „Histoire", pg. 12. Cauchy, „Droit maritime international" I pg. 29. Pradier-Fodéré, Traité du droit international" V pg. 29.

[2]) Zoo b.v. de ukase van Czaar Alexander van 16/4 Sept. 1821, waarbij het geheele zeegebied en baaien op Amerika's westkust tot den 51sten graad noorderbreedte tot Russisch territoir werden verklaard en aan vreemde schepen verboden werd dichter dan 100 mijlen te naderen. cf. von Martens, o. c. I 354.

nog zoo uiteenloopend wordt gedacht. Terwijl tal van auteurs de argumentatie van den eersten verdediger van dat principe, Hugo de Groot, zij het dan ook door de scherpe critiek van diens tegenstander, Selden, eenigszins gereconstrueerd tot de hunne maken en de vrijheid van het zilte water zoeken in zijn onvatbaarheid voor onderwerping aan menschelijke heerschappij (physieke grond) èn in zijn onuitputtelijkheid (moreele grond), worden beide argumenten met nadruk bestreden door mannen als Bynkershoek, Heffter, Fr. von Martens e. a.[1])

Wat ons betreft, wij aarzelen niet ons bij deze laatsten aan te sluiten en elk argument, ontleend aan den aard of de uitgestrektheid der zee, te verwerpen. Toegegeven toch, dat voor het oogenblik geen staat ter wereld de „feitelijke macht" bezit — [wat nog niets beslist omtrent het „recht"] — om de gansche wereldzee met zijn vloten af te sluiten voor anderen, een dergelijke versperring van de Adriatische Zee door Oostenrijk of Italië, van de Oostzee door Duitschland of Scandinavië, ja zelfs van de Noordzee door Albion's overweldigende zeemacht zou zeker niet tot de onmogelijkheden behooren, komt ons zelfs veel meer denkbaar voor dan een absolute gezagsuitoefening van Amerika of Spanje over hun uitgestrekte kustzeeën, of van de Chineesche langstaarten over hun

[1]) Anders: Cauchy, I 34, Ortolan, I 118, Twiss, I 241, Phillimore, I 247, Calvo, I 354, Bluntschli „Rechtsbuch" § 340, Perels „Seerecht" pg. 20, Hautefeuille „Droits et Devoirs", I 48, Pradier-Fodéré, II 443, den Beer Poortugael „Intern. maritiem Recht", pg. 34 enz. Gewoonlijk verwerpen zij het argument van de Groot, dat de zee zou zijn „sans bornes et indivisible" en bepleiten dan de onmogelijkheid van inbezitneming der zee op grond dat daarvoor noodig is: 1°. dat 't gebruik derden moet schaden, 2°. dat zij vatbaar moet zijn voor occupatie. cf. verder de uitvoerige dissertatie van Mr. Dr. L. E. Visser „De territoriale zee" (Utrecht 1894) pg. 22 sqs.

onmetelijk Aziatisch Rijk. — Nog minder afdoend argument voor hare inoccupabiliteit achten wij de influïditeit der zee, want zou a fortiori datzelfde ook niet gelden voor rivieren, binnenzeeën en territoriale wateren? Maar bovendien, die bewegelijkheid is den staat volmaakt onverschillig; het is hem slechts te doen om gezagsuitoefening, om alle individuen, die daar vertoeven, alle handelingen die zij daar verrichten, onder zijn gezag te brengen, het overige laat hem volmaakt koud.

Om het weinig concludente van de z.g. „onuitputtelijkheid" aan te toonen, behoeven wij slechts te wijzen op de immer hangende kwestie tusschen Engeland en Amerika over de robbenvangst en de vroegere aanspraken van Portugeezen en Hollanders op het monopolie van de scheepvaart op Indië [1]).

Neen, de Natuur is de moeder van ons beginsel niet, maar de eerst laat ontkiemde en nu steeds wassende overtuiging der volken, dat zij niet in hun isolement, doch slechts door onderlinge samenwerking de hoogste volmaking hunner eigenschappen kunnen bereiken. In één woord, het ontwaakt besef, dat zij leden zijn van één groote vereeniging, heeft als van zelf medegebracht de erkenning van het gemeenschappelijk gebruik van dat element, dat door zijn aard is aangewezen, om te zijn de verkeersweg van alle Staten, „the public high way of nations". [2])

---

[1]) Die onuitputtelijkheid is zeker ook in tegenspraak met wetten als de „Seal fishery Act" van 1876 en de Ned. wet van 31 Dec. 1876 waarbij aan de nationale schepen verboden is in bepaalde maanden op de kusten van Groenland jacht te maken op zeehonden cf. Pradier Fodéré o. c. § 2452, Perels o. c. pag. 73.

[2]) cf. Fr. von Martens o. c. I 374, Attlmayer „Die Elemente des internat. Seerechts" I pag. 2.

Naast het beginsel van de vrijheid der zee, en
mede één geheel vormend, staat dat van de z.g.
toriale zee. Ging de Groot oorspronkelijk zoover, d
elk gedeelte der zee voor inbezitneming onvatbaa
klaarde, later is hij op die uitspraak teruggekom
heeft hij betoogd, dat de zee, die het landgebied om
tot een zeker gedeelte — quatenus ex terra cogi pot
bij uitzondering vatbaar is voor heerschappij, omd
de beide eigenschappen „onmogelijkheid voor occu
en „onuitputtelijkheid" zouden ontbreken. [1])

De opname van dit beginsel in het Volkenrecht
eerst van later tijd dagteekenen [2]), de Groot's rechts
vindt men al weder bij de meeste auteurs ook
woordig nog terug, in gezelschap echter van een ni
grondslag, n.l. het recht van den Staat, om vo
verdediging, voor de waking zijner eigen veiligheid
te dragen. Daarmede komen zij de waarheid meer
een consequente doorvoering van het „mare libe
zou toch even noodlottig zijn als het gestreng hand
van het „mare clausum"; wordt de „Unstaatlic
der open zee geëischt door het gemeenschappelijk
der Volkengemeenschap bij een internationalen ver
weg, het nationaal belang van iederen Staat indiv
vordert niet minder nadrukkelijk, dat daarop een u

---

[1]) cf. De jure belli ac pacis Lib. II cap. 3 § 14, 2.

[2]) Wanneer Stoerk [von Holtzendorff's Handbuch II 459] met 't oog op
glossatoren, die een zeegebied van 60 tot 100 mijlen vindiceerden, sch
het „als Ausdrücksform eines auch in primitivsten Zuständen wi
staatlichen Lebensbedürfnisses zweifellos um vieles älter ist als der
der Meeresfreiheit", dan blijft hij het bewijs der volkenrechtelijke er
schuldig. cf. Mr. Visser, o. c. pag. 47 sqs.

dering worde gemaakt voor het kustzeegebied, van waaruit anders zijn defensiewezen, zijn handel, zijn fiscaal systeem, zijn gezondheidstoestand, zijn visscherij, i. e. w. de ontwikkeling van zijn gansche bestaan aan de grootste gevaren dikwerf zou blootstaan. — „Admettre la liberté des mers territoriales", roept Hautefeuille met pathos uit, „serait anéantir les bases actuelles du commerce national!" [1])

Minder eensgezind zijn de Staten ten aanzien van de uitgestrektheid dier strook; de Groot's voorstel „quatenus ex terra cogi potest", dat logisch uit zijn op de occupabiliteit steunend systeem voortvloeide, werd later door Bijnkershoek gereconstrueerd tot den bekenden regel van „kanonschotsafstand" (quousque tormenta exploduntur), die ook nu nog wordt gehuldigd. — Wel is aan het einde der vorige eeuw, toen de draagkracht van het geschut daarmeê ongeveer samenviel, die afstand bepaald op *drie* mijlen (5555 M.) en is die grens in tal van tractaten en wetten aangenomen, en door rechterlijke uitspraken bevestigd, maar algemeen erkend is de „driemijlengrens" niet [2]). Wanneer men bedenkt, dat de kustbatterijen tegenwoordig meer dan een driedubbele draagkracht hebben bereikt, dan is het ook niet te verwonderen, dat in

---

[1]) cf. Droits et Devoirs I pag. 86.

[2]) Zoo komt zij b.v. wel voor in art. 2 van de Conventie van 6 Mei 1882 tot regeling van de visscherijpolitie op de Noordzee (gesloten tusschen Nederland, Belgie, Duitschland, Denemarken, Engeland en Frankrijk) doch de Instructie voor den Commandant der Blokkade op de Atjehsche kusten van 21 Juni 1873 spreekt in art. 3 van „kanonschotsafstands."

De Ned. koloniale ordonnantie van 1883 (Stsbl. 171) neemt een grens van 6 mijlen, terwijl Noorwegen en Zweden zich ter wille hunner vischvangst steeds een gebied van 4 mijlen hebben voorbehouden. cf. den Beer Poortugael pg. 80 sqs., Mr. Visser pag. 155 sqs., von Martens o. c. I § 99.

tal van conventies en reglementen een veel groot
afstand, varieerende tusschen 4 en 9 mijlen, is aan
nomen.

En toch, von Martens zegt het terecht: „Un acc
entre les puissances à l'égard des limites de la
territoriale est une condition sine qua non!" Of de d
het Instituut in de Parijsche zitting (1894) aangenom
afstand van zes mijlen, die onmisbare overeenstemm
zal brengen, moet de toekomst leeren. [1])

Eén vraag rest ons nog; wat is het karakter van
recht van den Staat over zijn territoriale wateren?
droit analogue à celui qui existe sur le territoire?
un droit sui generis?

Degenen [2]) die het laatste beweren, achten de verpli
ting om aan alle naties vrije doorvaart (passagium
noxium) te verleenen, een hinderpaal om het aan
gezag over het landgebied gelijk te stellen en staan
kuststaat slechts toe inbreuk te maken op het begin
van de vrijheid der zee, voor zoover zulks noodzake
is, in het belang van defensie, handel en scheepva
„where the necessity of the State rendered it necessar

---

[1]) cf. Annuaire XIII pag. 131 en 328 sqs.

[2]) Mr. Visser (pag. 71 sqs.) noemt o. a. Calvo, Twiss, Phillimire, Blunts
Engelhardt, Harburger, Westlake, Lyon Caen, Holland e. a.; ook Gen. den
Poortugael huldigt die leer blijkens zijn uitlatingen op pag. 83 en 85 (op pa
is hij minder duidelijk); merkwaardig is het, dat hij daar Hautefeuille en C
tegelijk citeert, terwijl de eerste juist de tegenovergestelde meening is toege
(cf. Droits et Devoirs I 83). — Zou die verwarring van den niet-jurist wel
't gevolg zijn van 't feit, dat ook hij de verhouding van staat en territoir
analogie met 't privaat recht aanduidt met den term „eigendomsrecht" (d
nium) tegenover de betrekking over de zee als imperium (d. i. gezag zo
bevoegdheid tot uitsluiting)?

cf. Mr. Visser pag. 55 over het onhoudbare en onjuridische dezer anal
tusschen twee zaken „appartenant à deux ordres d'idées différents."

Tegenover die uitspraak wijzen wij slechts op de vrije doorvaart der z.g. internationale rivieren, waarover diezelfde auteurs den Staat wel degelijk een gelijk recht als over het landgebied toekennen, terwijl wij den verplichten zeegroet in de territoriale wateren, noch de verplichting tot handhaving van de neutraliteit daarvan in tijd van oorlog kunnen verklaren uit een bevoegdheid tot afweren en verbieden van schadetoebrengende handelingen.

Naar onze meening behooren dan ook de territoriale wateren werkelijk tot het territoir van den Staat, gelijk zulks ook door een eerbiedwaardige reeks van beroemde juristen van af Bijnkershoek is geleerd, door de handelingen der Staten — om slechts te spreken van de bekende Territorial Waters Juridiction Act van 1878 — is gesterkt en door tal van vonnissen is bekrachtigd geworden [1]).

Het verplichte „passagium innoxium" verandert aan het wezen der zaak even weinig als de vrije doorvaart der internationale rivieren zulks doet; beide hebben wij slechts te beschouwen als „concessies", waartoe de „internationale Gemeinschaftsidee" iederen staat verplicht! [2])

§ 2. **Rechtsgevolgen.**

Wat volgt nu uit de hierboven ontwikkelde beginselen?

---

[1]) cf. de bij Mr. Visser pag. 75 genoemde schrijvers; over de „cause célèbre" van de „Franconia", die de aanleiding tot de Eng. wet is geweest, zie pag. 304 sqs.

[2]) cf. De door het Instituut aangenomen regels in Annuaire XIII pag. 328; op onbegrijpelijke wijze is echter de oorspronkelijk aangenomen redactie van art. 1, L'État *est souverain* sur une zône de la mer. ondanks den tegenstand van den rapporteur Barclay veranderd in de vrijwel verwaterde: L'Etat a *un droit de souveraineté* sur une zône de la mer qui baigne la côte sauf le droit de passage.... etc.

Zeer voor de hand ligt de conclusie dat in de open zee, dat territorium nullius, alles en allen, schepen en opvarenden, ontslagen zijn van iederen rechtsband. Principieel zou misschien tegen deze consequentie niets zijn te zeggen, doch een juist inzicht in den rechtsgrond van dit gewichtig hoofdbeginsel moet ons oogenblikkelijk het onhoudbare van zulk een gevolgtrekking helder voor den geest roepen. Hebben wij toch dien rechtsgrond gezocht in de overtuiging der volken, dat de zee door haren aard schijnt aangewezen te zijn om de algemeene verkeersweg te vormen voor alle leden der Statengemeenschap, en hebben wij gezien dat, dank zij de ontwikkeling der „internationale Gemeinschaftsidee" de absolute vrijheid van dien verkeersweg is geworden een grondbeginsel van het recht dier Gemeenschap dan volgt daaruit consequent. dat de daarmee samenhangende rechten en verplichtingen ook slechts toekomen aan, of rusten op die Staten, die daarvan deel uitmaken. Dan wordt het ons duidelijk, dat die regel niet schept een bevoegdheid voor ieder willekeurig individu, maar slechts voor de Staten der Volkengemeenschap, m. a. w. dat de vrijheid der zee alleen geldt voor die schepen met hun bemanning, die rechtens tot een daarvan behooren.

„Nur staatsangehörigen Schiffen steht das Meer als gemeinschaftliche Verkehrsstrasze und Erwerbsquelle offen; Schiffen, deren Besatzungen sich von jedem staatlichen Verbande losgesagt haben, stehen nicht unter dem Schutze des Völkerrechts" [1]). De noodzakelijkheid

[1]) Stoerk o. c. II pag. 521. — Zeer juist is ook Garden's uitspraak: „Quand on dit que la mer est libre, on ne s'entend parler que des nations, car elle ne l'est

van een rechtsband, in stede van ongebreidelde bandeloosheid is de conclusie der logica! Maar bovendien, de theorie voor een oogenblik ter zijde gelaten, zou de anderen opvatting in werkelijkheid niet zijn de vernietiging van elke organisatie?

Zou deze conclusie van dit sieraad van het Internationaal Maritiem Recht niet een belachelijk paskwil maken?

Schip en opvarenden beroofd van iedere contrôle en bescherming, de kapitein ontslagen van elken band, die hem aan zijn Souverein en diens wetten bindt, vrij om naar welgevallen te handelen en te bevelen, de bemanning echter niet minder ontheven van haar verplichtingen, volmaakt vrij om al dan niet te gehoorzamen, in één woord, een iegelijk aan geen ander richtsnoer gebonden dan dat hetwelk hij zich zelf wil kiezen, vrij om te handelen zooals zijn geweten hem voorschrijft of wel zijn hartstochten hem ingeven! Voorwaar wij hebben Hautefeuille's [1]) bloemrijken stijl niet noodig om ieder te doen gevoelen tot welk een ultra-anarchistischen chaos dat ons zou voeren, een toestand, die even nadeelig zou zijn voor elken staat individueel, wiens gezag niet weinig zou dalen, wanneer men er zich zoo gemakkelijk aan kon onttrekken, als onduldbaar voor het internationaal verkeer, dat op zoo'n „Tummelplatz von Raübern" volkomen zou worden verlamd.

Het behoeft ons dan ook niet te verwonderen, dat

---

point pour des particuliers; ils ne peuvent en jouir que sous la sauvegarde de leur gouvernement, et c'est pour établir cette sauvegarde qu'on a institué les pavillons et les lettres de mer." — [Traité de diplomatie pag. 406.]

[1]) cf. Droits et Devoirs I pag. 301/5; wij verschillen alleen van hem, dat wij in den bekenden regel „schip is territoir" niet het „alleen zaligmakend" geneesmiddel zoeken.

reeds van den aanvang der scheepvaart af, l
dat er van een internationaal verkeer, van ee
recht sprake kon zijn, de Staten hun wet
verbindend hebben verklaard voor hun ter sch
uitzeilende onderdanen! En niemand kon die l
wraken; zij lag geheel binnen de grenzen van h
gezag dat, gelijk wij weten, niet alleen een te
werking bezit, beperkt tot het staatsgebied, n
een zuiver personeele macht uitoefent over alle in
die leden zijn van den Staat, onverschillig waa
bevinden.

Zoo bleef dus het schip nà het verlaten der
de oneindige watervlakte verbonden met het V
zijn bemanning bleef aan de jurisdictie van d
onderworpen, maar kon ook zoo noodig op dien
dadige hulp en bescherming aanspraak maken t
de aanvallen van anderen.

Dat voortbestaan van dien rechtsband, oorsp
dus in het leven geroepen door zuiver nationale b
kreeg echter een geheel andere beteekenis,
internationaal verkeer der volken zich begon te
kelen, nadat de zee tot de internationale, voor a
toegankelijke verkeersweg was geproclameerd g

Toen begon die rechtsband tusschen schip
dezelfde functie te verrichten, die het „staats
ten aanzien van de oppervlakte der aarde en
naliteit der personen ten aanzien der menschelijk
reeds vervulde, nl. die van orde en regelmaat t
in den internationalen chaos, die van „Gliederun
te zijn in het volkerenverkeer.

Ja, in zeker opzicht is zijn werking van nog grooter beteekenis, want, terwijl de landoppervlakte grootendeels valt onder de souvereiniteit van een of anderen Staat, bevindt zich de zee, die toch $^2/_3$ der aarde omvat, onder het gezag van geen enkelen, en is dus de rechtsband met den Staat het eenige „contrôlemiddel" op die onmetelijke oppervlakte! Oudtijds dus slechts van staatsrechtelijke beteekenis, is het voortbestaan van den rechtsband tusschen Staat en schip ontwikkeld tot een internationaal beginsel, onmisbaar voor een geregeld en behoorlijk gecontroleerd volkerenverkeer.

Terecht schrijft dan ook Stoerk van het schip: „Die Zugehörigheit zu einem bestimmten Staatswesen ist die nothwendige Voraussetzung seiner rechtlichen Existenz, seiner juristischen „Person"! [1])

Wil men het voortduren van dien rechtsband, wat wel door niemand meer wordt betwist, [2]) aanduiden met de bekende spreekwijze „schip is territoir", opgekomen in een tijd toen men nog alleen de territoriale werking van het recht leerde, wij zouden er op zich zelf geen overwegend bezwaar tegen hebben, mits men er slechts in zag een figuurlijke uitdrukking, een fictie, die haar ontstaan ontleent aan zekere analogie tusschen twee begrippen.

Zoo schreef Napoleon: [3]) „Un batiment naviguant sur

---

[1]) cf. von Holtzendorff's Handbuch II pag. 520 e. v.

[2]) cf. Vattel o. c. L. I § 216, von Bar „Das intern. Privat und Strafrecht" (1862) pag. 531. Cauchy o. c. II 154 e. v., Ortolan o. c. I 257 en 165. Stoerk in von Holtzendorff's Handbuch II § 94 en 98. Hautefeuille „Droits et Devoirs I pag. 291. Perels: o. c. pag. 65.

[3]) cf. Gourgaud, „Mémoires de Napoléon" II pag. 96.

les mers est soumis aux lois civiles et crin
son souverain, comme s'il était dans l'intéri
états. Un batiment qui navigue peut-être consid
une colonie flottante" en zoo spreekt ook de
Bentham van „a little wandering province like
of Laputa" [1]).

Nu er echter schrijvers zijn opgestaan, die er
lijkheid in uitgedrukt zien en in waarheid een
een drijvende stad of dorp gaan beschouwe
Hautefeuille met zijn onmiskenbaar talent zic
daarvan maakt en durft schrijven: „Le nav
réalité une portion de territoire du peuple
appartient; ce n'est pas ici, comme l'a prétendu
(Ortolan) qui vient de me précéder une fiction
vérité absolue", [2]) nu onthouden wij ons lieve
expressie, die slechts verwarring kan stichten
consequenties, die men er uit tracht te trek
gaarne zouden wij Ortolan's verklaring onder
„Si cette locution n'était pas en usage, si e

---

[1]) cf. Bentham, Works, (ed. Bonring 1863) III 201.

[2]) cf. Droits et Devoirs I pag. 287 sqs. Heel duidelijk is hij niet
hij het voortbestaan van den rechtsband of uit de z.g. territoria
schip, die hij dan als bewezen aanneemt, dan weêr tracht hij echt
uit het bestaan van den eerste te bewijzen. — [Dito Mr. Tasse
Overigens gaat Haut. zóóver dat hij op pag. 294 schrijft: „Sur l'oc
est territorial à ce point, qu'il communique cette qualit à la pa
laquelle il flotte." Ook Lorimer, „Institutes of the law of nations"
ze zelfs „physically considered" juist! De Cussy (o. c. I pag. 14
(o. c. pag. 110) en Bluntschli „Rechtsbuch" § 318, gaan hierin n
Cf. daartegenover Wheaton „Eléments" I pag. 101, Stoerk, Han
494/8. Perels o. c. pag. 47 o. v. Hautefeuille's betoog dient, zooals l
hoofdzakelijk om er de consequentie uit te kunnen trekken, dat vi
op een neutraal schip niet is te nemen in tijd van oorlog (vaisseau
chandises libres).

pas devenue vulgaire chez toutes les nations, il faudrait l'inventer." [1])

Wij zien in dien rechtsband tusschen schip en Staat niet een jurisdictie over een territoir, maar eene over individuen, over personen en hun eigendommen [2]). De bemanning vormt als 't ware een soort van bijzondere gemeenschap, die ook na het verlaten van het staats-territoir, zoowel onder bescherming als onder de jurisdictie blijft van den Staat, waartoe zij rechtens behoort, evenals of zij nog ware binnen 't territoir, zoodat het dus ook onverschillig is of de schepelingen nationalen dan wel vreemdelingen zijn. „Es ist, zegt Stoerk [3]), eine durchaus consequente Entwickelung der internationalen Staaten-praxis im Schiff mit den darauf befindlichen Personen eine *physische Fortsetzung der Rechtsgemeinschaft* zu erblichen, deren Flagge das Schiff führt," en niet minder duidelijk schrijft von Kaltenborn: „Die Mannschaft bildet eine eigenthümliche Genossenschaft unter dem Schutze des Staates, welchem das Schiff angehört." [4]) Het schip is niet „une parcelle détachée du sol d'une certaine patrie", maar „ein abgelöster Theil bestimmter Gemeinverbände." [5])

Overigens is deze kwestie zonder eenig practisch belang, zoolang niet is opgelost de vraag tot welken staat het schip behoort, en daarom is het ons slechts te doen. [6])

[1]) cf. o. c. I pg. 193.

[2]) cf. Wheaton: Éléments II pg. 101: „c'est une juridiction sur les personnes et les propiétés de ses citoyens; ce n'est pas une juridiction territoriale."

[3]) In von Holtzendorff's Handbuch II pg. 493.

[4]) cf. „Seerecht" II pg. 347. Zie ook Ortolan o. c. I pg. 188, 204 en den Beer Poortugael o. c. pg. 169.

[5]) cf. Stoerk o. c. pg. 521.

[6]) Wij verwijzen naar de uitvoerige dissertaties van Mr. R. G. Philipson (Utrecht 1864) en die van Mr. W. A. Reiger (Groningen 1865). Terwijl de eerste

Den publiekrechtelijken band nu tusschen
Staat, noemt men evenals bij de personen
naliteit" van het vaartuig, en als een voor ie
baar teeken, dat het deze bezit, voert het de
vlag van den Staat; „die Flagge ist das aüsze
der Zugehörigheit des Schiffes zu einem bestimm
seiner Staatsangehörigheit oder Nationalität." [1]

(cf. pg. 6 en 292) het ontstaan van den regel terugvoert tot het beg
vaart en hem overigens beschouwt als een waarheid, een schijn
betrekking tusschen staat en schip volkomen dezelfde is als die t
en territoir, toont Mr. Reiger daarentegen (en op goede gronden
als volkenrechtelijke regel, in ieder geval eerst in zwang gekome
der vorige eeuw, vooral met het doel een anderen regel, „vrij sch
te kunnen bewijzen, een absolute onwaarheid bevat en boven
voortbestaan van den rechtsband met den staat aan te duiden, e
en dus verwerpelijke fictie is. (cf. pg. 289 e. v.)

[1]) Stoerk in Handbuch II pg. 521; cf. Weiss o. c. pg. 1, Cauch
Ortolan o. c. I pg. 364 e. v.; Pradier-Fodéré o. c. V § 2276.

HOOFDSTUK III.

Invloed der nationaliteit op den rechtstoestand van schip en bemanning.

Wij achten het niet overbodig, vóórdat wij onderzoeken aan welke vereischten een schip moet voldoen, om de bevoegdheid tot het voeren van de nationale vlag van den een of anderen staat te verkrijgen, een blik te slaan op den invloed, die de nationaliteit uitoefent op den rechtstoestand van het schip en zijn bemanning. Wij zien hier toch als 't ware een wisselwerking van rechten en verplichtingen; de contrôle, de bescherming, de jurisdictie van den Staat worden eerst dan „wirksam" als de rechtsband, de nationaliteit aanwezig is en deze ontstaat eerst als het schip aan de van staatswege gestelde voorwaarden heeft voldaan. Natuurlijk is het dat de laatste altijd eenigermate worden geinfluenceerd door de eerste; van daar onze uitweiding!

Duidelijkheidshalve zullen wij onderscheid maken tusschen den rechtstoestand van het schip in open zee èn

in de territoriale wateren van een vreemden staat, en achtereenvolgens den tijd van vrede en dien van oorlog behandelen. -

§ 1. *A.* **Tijd van Vrede.**

I. *'t Schip in open zee.*

a. Bepalen wij ons eerst tot de betrekkingen met den Staat, waartoe het behoort, zonder te letten op de aanrakingen met derden, dan zien wij het volgende: [1])

Wat betreft het *Privaatrecht:* Dit blijft, onverschillig of het vreemdelingen dan wel onderdanen geldt, onverflauwd van toepassing, evenals of het schip zich nog binnen het staatsterritoir bevond, voor zoover zulks althans met den feitelijken toestand is overeen te brengen.

Al de daar ontstane verbintenissen, verrichte rechtshandelingen, moeten worden beoordeeld volgens de wet van het land, welks vlag het schip voert, de vereischte formaliteiten zijn die, welke deze wet vordert, al zullen zij natuurlijk niet altijd geheel vervuld kunnen worden; de opvarenden behouden gewoonlijk hun domicilie, wat weêr van gewicht is voor de erfopvolging, 't procesrecht enz., en de aan boord geboren of gestorven personen worden meestal [2]) beschouwd, zulks te zijn in het territoir

---

[1]) cf. Fiore: Traité de droit pénal international I 1 § 12. Schrijft: „On peut considérer le navire dans son individualité pris isolément et abstraction faite de tout ce qui l'entoure,... Sous ce point de vue, il reste toujours soumis à la souveraineté nationale, qui par ses lois régit les personnes, qui y sont embarquées, règle les actes faits à bord et pourvoit au maintien de la discipline tout aussi bien qu'à la répression des délits, qui ont été commis à bord."

[2]) cf. von Kaltenborn „Seerecht" II § 215; Engeland doet zulks alleen, wanneer de geboorte plaats grijpt, terwijl het schip zich in zijn territoriale wateren bevindt

van den Staat. — Verder de verhouding tusschen de reeders en den kapitein of schipper, de verantwoordelijkheid van de eersten en de bevoegdheid van den laatste, de betrekkingen tusschen kapitein en scheepsvolk, en beider verplichtingen, voortspruitende uit het dienstcontract, de verhouding van den kapitein tot de inladers en passagiers enz., dat alles hangt af van de wet van het land, welks vlag het schip voert.

Deze is 't ook, die den kapitein, hoewel door privaatpersonen aangesteld, een zeker publiek gezag verleent; deze geeft hem de bevoegdheid, om even als de ambtenaar van den Burgerlijken Stand, acten van geboorte of overlijden op te maken, soms zelfs huwelijken te sluiten, of als de notaris, testamenten te verlijden, of bewindvoerder te zijn over de nagelaten goederen van gestorven schepelingen of passagiers; daaraan ontleent hij het recht tot werping, onteigening of verbodeming van de lading, en deze wet is het weêr die hem verplicht tot het houden van een journaal, en het hebben van zekere boeken en en papieren, het beleggen van scheepsraad in gewichtige momenten, 't afleggen van scheepsverklaringen enz. enz.

Ten aanzien van het *Strafrecht* hebben wij het algemeen erkend volkenrechtelijk beginsel, dat de strafwet toepasselijk blijft op alle strafbare feiten aan boord van nationale vaartuigen in open zee gepleegd. — Is het slechts een disciplinaire overtreding, dan is het weer de nationale tuchtwet, die den kapitein de bevoegdheid geeft zelf displinaire straffen op te leggen, is het een misdrijf dan geeft zij hem de functie van opsporingsambtenaar, van hulpofficier van Justitie.

Op het gebied van *Staatsrecht* eindelijk ontleent het schip aan zijn nationaliteit het recht op het vrij gebruik der open zee, en zijn aanspraak op bescherming door den Staat, terwijl zij daarentegen de bron is van zijn verplichting om zich te onderwerpen aan de contrôle van den Staat, aan de veiligheidsvoorschriften, aan het toezicht der oorlogsschepen, aan de wettelijke bepalingen omtrent de vischvangst, bescherming van onderzeesche telegraafkabels enz.[1])

Dit overzicht, hoe onvolledig op zichzelf ook, is zonder twijfel voldoende om Stoerk's uitspraak te kunnen onderschrijven: „Die Nationalität giebt die rechtliche Grundlage ab für die staatliche Einwirkung auf dem ordnungsmäszigen Betrieb der Seefahrt, bezw. für den staatlichen Rechtsschutz auf maritimen Gebiet" [2]).

b. Niet minder geldt die uitspraak, wanneer wij het schip eenigszins nauwkeurig beschouwen in zijn betrekkingen tot vaartuigen, die een andere nationaliteit bezitten. — In tijd van vrede zullen de aanrakingen in open zee wel niet zoo heel dikwijls voorkomen. — Eenerzijds toch is op dit territorium nullius, waar alle staten volkomen gelijk en onafhankelijk van elkander zijn, iedere machtsuitoefening van de schepen der eene Mogendheid over die der andere, ten eenenmale buiten gesloten; het politietoezicht, de contrôle, zonder welke de zee het aanlokkelijk exploitatieveld voor zeeschuimers zou worden, oefent, zooals wij weten, iedere Staat slechts uit over

---

[1]) Men denke b.v. wat Nederland betreft, aan de wet van 31 Dec. 1876, houdende verbod van de jacht op zeehonden op de kusten van Groenland of aan 't Kon. Besl. van 9 Juni 1880 (Stbl. n° 109) tot vaststelling van bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee.

[2]) cf. Handbuch II § 92.

zijn eigen, zijn nationale vaartuigen. Maar bovendien is aan den anderen kant snelheid in den tegenwoordigen tijd zulk een allergewichtigste factor geworden voor iederen stoomvaartdienst, dat elk oponthoud, hoe kort ook, dient te worden vermeden.

Zullen dus de eigen oorlogsschepen slechts in het uiterste geval tot interventie overgaan, dit is een vaststaande regel van het Volkenrecht, dat de oorlogsbodems van andere natiën absoluut geen recht bezitten om een schip op te houden, te doorzoeken of in beslag te nemen, zoolang het zich niet door een vergrijp tegen het voor allen gelijkelijk bindend internationaal recht, buiten deszelfs bescherming heeft geplaatst; welke wanbedrijven het overigens pleegt, moet het vreemde oorlogsvaartuig volkomen koud laten, de vlag, die de dader voert, is voor zijn inmenging of onthouding décisief.

Toch zijn aanrakingen met vreemde koopvaarders of kruisers niet steeds te vermijden; waar een druk scheepvaartverkeer plaats vindt, behooren aanvaringen en overzeilingen evenmin tot de zeldzaamheden, als het vinden van door de bemanning verlaten schepen of wrakken, en, hulp brengen aan in nood verkeerende vaartuigen, daartoe heeft Janmaat maar al te dikwerf gelegenheid.

Hebben in al die gevallen de schepen dezelfde nationaliteit, dan zijn er geen moeilijkheden te duchten, doch zoodra beiden een verschillende vlag voeren en onder de jurisdictie vallen van onderscheiden Staten, wier wetten misschien niet de minste analogie vertoonen, dan ontstaat er een z.g. „conflit des lois,“ waarvoor het Internationaal Privaatrecht ons alleen een oplossing kan ver-

schaffen, een oplossing, die hier te meer van gewicht moet zijn, omdat al die feiten plaats grijpen op een gebied, dat onder niemands souvereiniteit valt.

En welke beslissing geven nu wetenschap en praktijk ten aanzien van de meeste dier bedoelde feiten, (waaronder wij ter wille van den samenhang ook enkele zullen noemen, die wel altijd in de territoriale wateren zullen plaats grijpen, en dus eigenlijk onder II tehuis behooren)?

Zoowel doctrine als jurisprudentie meenen daarvoor in de meeste gevallen een welkomen gids te hebben gevonden in de wet van den Staat, waartoe het schip behoort, wiens vlag het voert, en merkwaardig is het, dat zij ook in de territoriale wateren, waar zich bovendien de vreemde staatswet als derde in het conflict komt mengen, gewoonlijk de „loi du pavillon" verre verkiezen boven de „lex rei sitae", die toch volgens de moderne leer [1]), bij roerende goederen anders de beslissing moet geven.

Zoo heeft het „Institut de droit international" in zijn te Brussel (1886) aangenomen „Projet de règlement international des conflits des lois en matière de droit maritime" aan de „loi du pavillon", een overwegenden invloed verleend [2]), welk voorbeeld het „Congres international de

---

[1]) Wel schreef Laurent in zijn Avant-projet van een nieuwen Code Civil Belge (art. 13) nog: „Les biens meubles (et immeubles) sont régis par la loi nationale de celui à qui ils appartiennent", maar art. 5 al. 1 van het nieuwe ontwerp luidt nu: „Les biens meubles (et immeubles) sont soumis à la loi du lieu de leur situation en ce qui concerne les droits réels, dont ils peuvent être l'objet."
cf. von Bar o. c. n° 220 pg. 593, Asser-Rivier o. c. pg. 89 sqs.

[2]) Dat congres had een min of meer officieel karakter; georganiseerd door een commissie, die benoemd was door den koning van België, bestond het uit vertegenwoordigers der Regeeringen, rechtbanken, advocatenorden, kamers van koophandel handels- en industriëele vereenigingen, universiteiten en handelsscholen der verschillende staten. cf. Mededeeling van Lyon-Caen a/h Instituut (Ann. IX pg. 365).

droit commercial" in de beslissingen van de zittingen te Antwerpen (1885) en Brussel (1888) grootendeels heeft gevolgd. — Zoo ten aanzien van:

1°. De *scheepsprivileges*, hun onderlinge rang, de mogelijkheid van contractueele voorrechten (hypothèque maritime, Schiffspfandrecht), de publiciteits-formaliteiten, het „droit de suite" enz. [1]). In denzelfden zin hebben zich de Fransche en Engelsche jurisprudentie [2]) uitgesproken, terwijl de beroemde Parijsche hoogleeraar Lyon-Caen zelfs het executoir verklaren van de acte van hypotheekstelstelling, afkomstig van een vreemde autoriteit, overbodig acht.

2°. Den omvang van de *aansprakelijkheid der eigenaars (of reeders)* voor de handelingen van schippers en schepelingen, zoowel voor de met derden gesloten contracten als de tegen derden gepleegde onrechtmatige daden enz. [3]).

3°. *Rechten en verplichtingen van den schipper* tegenover de reeders, zijn bevoegdheid om dezen aan derden te verbinden, om het schip zoo noodig te verkoopen, om gelden op te nemen, reparaties te laten verrichten enz. [4])

4°. *Rechten en verplichtingen der schepelingen*, voortvloeiende uit het dienstcontract. Zoo besliste b.v. de rechtbank te Hâvre 11 Dec. 1857, dat het voorrecht van

---

[1]) Over de verscheidenheid van wettelijke bepalingen cf. Pradier-Fodéré o. c. V § 2306.

[2]) Zoo het Fransche Cassatiehof bij arrest van 25 Nov. 1879. (cf. Journal du droit intern. privé VII pg. 183) en het Hof van Grenoble bij arrest van 11 Mei 1881 (Journal VIII pg. 428). cf. Lyon-Caen's „Etudes de droit international privé maritime" in Journal IX pg. 252.

[3]) cf. Pradier Fodéré o. c. V, die in § 2331 een overzicht geeft van de nationale wetgevingen. — In gelijken zin te dezen aanzien besliste de rechtbank te Bremen bij vonnis van 5 Maart 1877. (Journal V 1878 pg. 627).

[4]) cf. Pradier Fodéré V § 2340 (overzicht der nat. bepalingen).

„insaisissabilité" der gages, dat het Regl 17 Juli 1816 den schepeling toekent, niet l ingeroepen door een Franschen matroos, d boord van een vreemd schip. [1]) Zelfs gaan jurisprudentie zoover dat zij alles, wat vorm voorschriften aangaat, die anders bijna alt bepaald door de „lex fori", laten afhangen du pavillon".

Zoo is ook zonder twijfel aangenomen, da welks vlag het schip voert, de verplichting aan matrozen (ook al zijn zij vreemdeling geldige redenen zonder ressources ergens ach blijven, door middel van zijn consulaire ambt noodigen onderstand te verschaffen. [2])

5⁰. *Het Bodemery-contract* (*prêt à la gros*

Hier is de jurisprudentie niet zoo éénsten doctrine; terwijl het Italiaansche Cassatieh dat ook hier, gelijk bij ieder contract tusschen en vreemdelingen, de „lex fori" beslissend Engelsche rechter zich zeer nadrukkelijk ver de toepasselijkheid van de „loi du pavillon", de bevoegdheid van partijen, als den inho contract betreft. [3])

6⁰. *Hulp en bergloon*, den maatstaf ter b het loon, het daaraan verbonden privilege, de r

---

[1]) cf. Pradier Fodéré V § 2344 (overzicht der nat. bepalingen)

[2]) cf. Pradier Fod ré V § 2347.

[3]) cf. Pradier Fodéré § 2354, waar hij uitvoerig het vonnis van van appèl in de zaak van het Italiaansche schip „Gaëtano et M Zoowel hij, als Lyon-'aen (Journal IX p. 882 pg. 499) verklar Italiaansche jurisprudentie die o. a. wordt gehuldigd in het ar 1883 van het Cassatiehof te Napels (Journal XII 1885 pg. 457).

van vernietiging der daarover getroffen overeenkomsten door den rechter, den termijn van reclame voor de eigenaars enz. Heeft het feit der berging of redding plaats in open zee, dan wordt dit alles, ook al is het vaartuig later in een andere haven gesleept, bepaald door de wet van het schip dat de hulp verleende of de berging volbracht (la loi de l'assistant).

Het „Instituut" heeft zich wel is waar hierover niet uitgesproken, maar het „Congres intern. de droit commercial" heeft zich zeer beslist in dezen zin verklaard, evenals de jurisprudentie. [1]

7°. *Avarijen*, waaromtrent de overeenkomst der verschillende wetgevingen niet verder gaat, dan dat zij alle onderscheid maken tusschen avarij-grosse en avarij-particulier. [2]

Wat dit punt betreft bestaat, noch in de wetenschap noch in de praktijk overeenstemming; terwijl toch het Fransche Cassatiehof, het Duitsche Oberhandelsgerichtshof en de Engelsche Queens Bench zich, evenals de resoluties van het „Congres international de droit commercial" vóór de toepassing van de z.g. „loi du port de destination" hebben verklaard, voornamelijk op grond dat men van de dispacheurs niet kan vergen, dat zij alle wetten kennen, en deze wet bovendien overeenkomstig de bestaande usances is, heeft het „Instituut"

---

[1]) cf. Pradier-Fodéré V § 2318, waar hij aanhaalt o.a. de beslissing van de Rechtbank te Nantes van 28 Aug. 1882, bevestigd door het Hof van Rennes 17 April 1883, terwijl de voorziening in cassatie verworpen werd (Journal XI 1884 pg. 512 sqs.).

[2]) cf. Pradier-Fodéré V § 2359, die zich sterk verklaart voor de toepasselijkheid van de „loi du pavillon," ook Lyon Caen in zijn „Études" (Journal IX pg. 593 sqs.) en de Courcy („Questions de droit maritime, série I pg. 232 sqs.) bestrijden de Fransche jurisprudentie.

zich met groote meerderheid verklaard voor de „loi du pavillon", gelijk ook door het Congres der Zuid-Amerikaansche Staten te Montevideo in 1889 is aangenomen voor de avarij-grosse. [1])

8⁰. *Aanvaringen* (*abordages*), omvang der aansprakelijkheid, onderscheiding der gevallen in twijfelachtige, toevallige, en die, waar de schuld klaarblijkelijk bij een of bij beide rust, enz. [2])

Zijn de geleerden het reeds oneens over de toepasselijke wet ingeval van „abordage" in de territoriale wateren van een of anderen staat — (de Fransche en Engelsche jurisprudentie verklaren de wet van dien staat toepasselijk, de Duitsche daarentegen die van de „tribunal saisi") [3]) — evenmin bestaat er bij doctrine en jurisprudentie eenstemmigheid betreffende aanvaringen in open zee tusschen schepen van verschillende nationaliteit, doch het verschil ligt hier meer in de keuze der onderscheiden „lois du pavillon", die in aanmerking komen [4]). — Terwijl toch een deel der Fransche jurisprudentie, evenals de

---

[1]) cf. Traités négociés par le congrès sud-américain de droit international privé de Montevideo (offic. uitg. van de Republiek Argentinie) art. 21'2. Vertegenwoordigd waren: Argentinie, Bolivia, Brazilie, Chili, Paraguay, Peru en Urugay.

[2]) cf. Pradier-Fodéré o. c. V § 2364.

[3]) cf. Pradier Fodére o. c. V § 2364, Asser-Rivier o. c. pg. 220, Annuaire van 't Instituut X pg. 108, 152, XI 441.

[4]) Wordt, 't zij in de territoriale wateren van een staat, 't zij in open zee een koopvaarder aangevaren door een oorlogsschip eener vreemde mogendheid, dan is alleen de wet van deze laatste toepasselijk. — Deze regel, hoewel algemeen aangenomen, is niet weinig gevaarlijk omdat de Engelsche wet niet den Staat, maar slechts den commandant aansprakelijk stelt; zoo beriep Engeland zich daarop tegenover de eigenaars van de „Ville de Victoria," die den 24en Dec. 1886 in de haven van Lissabon door het Engelsche pantserschip „The Sultan", wiens ankerketting gebroken was, werd in den grond geboord. cf. Journal XV 1888 pg. 226 sqs. en Pradier o. c. § 2365, die terecht de eenige goede oplossing ziet in een arbitrale uitspraak, of onderhandeling langs diplomatieken weg.

bekende jurist Desjardins, de „loi du pavillon du navire *abordé*" (eischer) toepasselijk achten [1]), verklaart een ander deel zich voor de „loi du pavillon du navire *abordeur*," (verweerder), waarmee Pradier-Fodéré zich weder vereenigt [2]). — Daarentegen heeft het „Instituut" na de opmerking van Lyon-Caen, dat noch de eene noch de andere oplossing voldoet, omdat het gewoonlijk juist de vraag zal zijn wie „abordeur" en wie „abordé" is, in het „Projet en matière d'abordages maritimes" bepaald dat „la loi du pavillon de *chaque* navire sert à determiner qui doit supporter le dommage" (onder bijvoeging dat de eischer nooit meer kan vorderen dan zijn eigen „loi du pavillon" hem toekent) [3]), welke bepaling ongeveer overeenkomt met de door het „Congres internat. de droit commercial" aangenomen resolutie [4]), terwijl ten slotte het genoemde Congres te Montevideo zich verklaard heeft voor toepassing van die „loi de la nation de l'immatricule du

---

[1]) Zoo b.v. het vonnis van de rechtbank van de Seine van 8 Aug. 1878 in de zaak van de aanvaring tusschen de Martinique en de San Nicolas (Journal X 1883 pg. 146).

[2]) Zoo b.v. het Hof van appèl te Parijs in dezelfde zaak, bij arrest van 16 Febr. 1882 en de handelsrechtbank te Brest in de zaak van de „Apollo" contra de „Precurseur" bij haar vonnis van 22 Jan. 1887, dat bevestigd is door het Hof van Rennes bij arrest van 21 Dec. 1887 (Journal XV pg. 80) cf. Pradier Fodéré o. c. V § 2369.

[3]) cf. Ann. X pg. 104 sqs. 152. Ten onrechte meent Pradier Fodéré (V pg. 347) dat Lyon-Caen zich in zijn rapport aan het Instituut heeft verklaard vóór de „loi du pavillon du navire abordeur"; hij schrijft toch zeer duidelijk: „.... ces expressions manquent de clarté; on ne saurait parler de navire *abordeur* ou de navire *abordé*, tant qu'on n'a pas déterminé s'il y a eu faute, et par qui elle a été commise" (Ann. X pg. 109).

[4]) In de zitting te Antwerpen (1885) was aangenomen deze redactie: „Chacun des navires n'est obligé que dans la limite de la loi de son pavillon et ne peut recevoir plus que cette loi ne lui attribue" welke t zelfde bedoelde als die van het Instituut, doch in de zitting te Brussel schijnt de toevoeging van de 2e alinea geschrapt te zijn.

navire", welke het meest gunstig is voor den
Ook ten aanzien van de formaliteiten, termijne
heeft het Instituut, in afwijking van de Fra
prudentie, die de „loi du tribunal saisi" toep
keur gegeven aan de „loi du pavillon [2]).

Resumeerende [3]), constateeren wij het volg
pen, hoewel zonder bedenking roerende goe
den door het Internationaal Privaatrecht
worpen aan de daarop toepasselijke regels
daarvan één alles beslissend beginsel te g
zij ten aanzien van het statutum persona
viduen heeft gedaan, is der wetenschap hi
gelijk gebleken en zij heeft zich bepaald to
wegen, welke regel in elk bijzonder geval
practisch zou zijn. En nu is ons gebleken,
„Institut de droit international" èn het „Co
national de droit commercial" èn tot op zel
het Zuid-Amerikaansche Congres te Monte
belangrijkste gevallen zich éénstemmig hebbe
vóór de toepasselijkheid van de „loi du pavil
slechts daar, waar practische overwegingen e
verzetten, een andere decisie hebben genon
daargelaten enkele kleinere verschilpunten,
aanzien van de „avarijen" het „Congrès inte
comm." een afwijkende beslissing heeft ge
zich te verklaren vóór de „loi du port de d

Die eenstemmigheid tusschen de mannen

---

[1]) cf. Pradier-Fodéré § 2374.
[2]) cf. Ann. X pg. 109 sqs., Journal X 1883 pg. 148.
[3]) cf. Bijlage D.

schap en praktijk van geheel de beschaafde wereld, is, hoe bewonderenswaardig, voor dengeen, die niet aan de oppervlakte der dingen blijft hangen, niet onverklaarbaar. Het recht moet niet zijn iets toevalligs, een fatum, welks slagen wij niet vooraf kunnen berekenen, maar een gids, een raadgever, die ons de gevolgen van iedere handeling helder voor oogen houdt. Om die reden heeft de doctrine met betrekking tot de rechten op roerende zaken een einde gemaakt aan de heerschappij van den alouden regel „mobilia personam sequuntur" en hem vervangen door de „lex rei sitae", maar om dezelfde reden moet deze laatste weêr voor het schip worden terzijde gesteld. Een oplossing, die den rechtstoestand van schip en bemanning afhankelijk zou maken van de wispelturigheid van het weêr, van de nukken der grillige zee, een regel, die bij elke nieuwe ankerplaats een andere wet toepasselijk verklaart, zou lijnrecht indruischen tegen het begrip van recht. „Il ne faut pas, schrijft Pradier-Fodéré met voortreffelijke juistheid [1]), que la situation juridique des navires soit aussi variable que la rose des vents, que les droits qui les affectent dépendent de la côte où les navires aborderont, et qu'ils soient exposés à changer dans l'année autant de fois que ces mêmes navires feront escale dans un port de nationalité différente; il ne faut pas, en un mot, donner pour base au droit la fortune de mer."

De „loi du pavillon," de „loi de la nationalité", daarentegen voldoet aan alle eischen; zij is noch variabel noch

---

[1]) cf. o. c. V pg. 188; cf. Lyon-Caen in zijn rapport aan het Instituut in Ann. VIII pg. 127.

onbekend, de rechten en verplichtingen die z
handeling als gevolg verbindt, kunnen alle parti
eigenaars, schippers matrozen, geldschieters,
enz. vooraf voorzien, de „fortune de la me
niet den minsten invloed meer op. „L'appli
loi du pavillon à la solution de ces différent
est imposée par la nature des choses, par la
par l'intérêt du credit maritime" [1]), en zo
aan toe willen voegen, de noodzakelijkheid e
nische verhouding tusschen alle Staten der in
Gemeenschap.

Maar genoeg!, het is onze taak niet de v
heid van dezen regel uit te bazuinen; [2]) wij
slechts dat het schip in zekere mate moet
handeld als een persoon, en evenals dezen
wordt door de wet van den Staat, waartoe
onverschillig waar het zich bevindt. De invl
scheeps nationaliteit is daarmede niet weini
Dat is voor ons voldoende en wij gaan over

II. *'t Schip in de territoriale watere*

Behalve de hoogst belangrijke vraag, of
zijn „territoire maritime" over vreemde schep
uitgebreide jurisdictie heeft als over zijn nat
tuigen — een vraag, die wij straks korte
beantwoorden — zien wij ook op andere pun

[1]) cf. Pradier-Fodéré o. c. V pg. 139 en 207.
[2]) cf. Lyon-Caen in Journal IX 1882 pg. 241 sqs. een artikel
et solutions pratiques de droit international privé."

nationaliteit influenceeren op den rechtstoestand van schip en bemanning.

1°. Zoo wordt de *kustvisscherij* gewoonlijk absoluut voorbehouden aan de nationale vaartuigen en wordt zij in de handelstractaten, die overigens de vlaggen volmaakt assimileeren, bijna altijd uitdrukkelijk uitgezonderd.

Over den afstand bestaat alleen eenig verschil; pretenties als in vorige eeuwen, toen Denemarken tot op 15 zeemijlen de vischvangst aan zijn onderdanen voorbehield en in 1692 zelfs de walvischvangst zonder koninklijke goedkeuring verbood binnen 40 zeemijlen van de kusten van Groenland en IJsland, behooren tot het verleden [1]) en het vooral tegen Holland gerichte placaat van den Engelschen koning Jacobus I van 1609, dat den ganschen z.g. „Oceanum Brittannicum," voor de nationale visschers opeischte, is voor de Nederlanders van heden niet anders dan een merkwaardig historisch document maar toch wordt de vrij algemeen [2]) aangenomen afstand van 3 mijlen door sommige landen, bv. Zweden en Noorwegen tot 4 en door Spanje zelfs tot 6 zeemijlen uitgebreid.

[1]) Toch ontmoeten wij in deze eeuw (1821) nog de pretentie van Rusland in de Behring-zee op een gebied van 100 zeemijlen, een aanspraak, die later door Amerika, dat een deel der kust (Alaska) had verkregen, tegenover Canada werd opgehaald, doch haar bij de beroemde arbitrale uitspraak van het Parijsche Scheidsgerecht van 15 Aug. 1893 werd ontzegd. (cf. De behandeling van Barclay in de Revue van 1893 n° 5). Over de geschillen tusschen Engeland en N.-Amerika betreffende de vischvangst op de kust van New-Foundland (bij het scheidingstractaat van 1783 aan Amerika toegestaan), die ook nà het tractaat van Washington (1871) niet verdwenen zijn, cf. den Beer Poortugael o. c. pg. 217 sqs.

[2]) De 3 mijlengrens vinden wij o.a. uitdrukkelijk genoemd in de conventie van 2 Aug. 1839 (gewijzigd 11 Nov. 1867) tusschen Frankrijk en Engeland en het bekende Haagsche tractaat van 6 Mei 1882 (gewijzigd 1 Febr. 1889) betreffende de vischvangst op de Noordzee (voor Nederland goedgekeurd bij de wet van 15 Juni 1883 Stsbl. n° 78).

Dit daargelaten wordt de kustvisscherij met uitzondering van Belgie, Portugal, Griekenland en ten deele de Ver. Staten van N.-Amerika door de overige Staten aan de nationale vaartuigen voorbehouden. [1])

2⁰. Niet minder exclusief zijn de meeste wetgevingen ten aanzien van de *kustvrachtvaart* [2]) (cabotage) d.w.z. de vaart van de eene haven van denzelfden staat naar de andere. Nu eens wordt zij absoluut voorbehouden aan de nationale vaartuigen, somwijlen vergezeld van de bevoegdheid der Regeering om ook aan vreemde schepen daartoe verlof te verleenen, dan weer wordt zij geheel vrijgelaten, doch gewoonlijk slechts onder voorbehoud van reciprociteit.

Bedenken wij bovendien dat verscheidene mogendheden tractaten hebben gesloten, waarbij zij aan de schepen van den medecontractant de bevoegdheid tot de kustvrachtvaart uitdrukkelijk toestaan, dan is het duidelijk dat ook hier de nationaliteit van het schip een gewichtige rol speelt, al willen wij Lyon-Caen [3]) gaarne toegeven dat de waarde der „cabotage" als middel van

---

[1]) *Duitschland:* § 196 van het Wetb. van Strafr. van 26 Febr. 1876 bedreigt straf tegen 't onbevoegd visschen van vreemdelingen.

Engeland: Sea Fisheries-Act van 1883 (46/47 Vict).

Frankrijk: Wet van 1 Maart 1888.

(beide noemen uitdrukkelijk de 3 mijlengrens).

Oostenrijk: Keizerl. verordening van 5 Dec. 1884.

Italië: Decreet van 7 Jan. 1869 eischt van vreemdelingen betaling van een patent.

Spanje: Wet van 1866 heeft een grens gesteld van 6 mijlen.

Zweden: Decreet van 5 Mei 1871 stelt een grens van 4 mijlen.

Noorwegen: Stelt diezelfde grens in tal van ordonnanties o. a. die van 28 Mei 1881 en 9 Sept. 1889 (cf. Ann. XII pg. 142).

Nederland: Wet van 26 October 1889 Stsbl. n° 135.

cf. Mr. Visser o. c. pg. 226 sqs, Perels o. c. pg. 44. Bulmerincq in „Marquardsen's Handbuch pg. 270, Pradier-Fodéré o. c. § 2448/9.

[2]) cf. Het overzicht der nationale wetgevingen op dit onderwerp in Bijlage E.

[3]) cf. Lyon Caen et Renault o. c. § 1577.

verkeer een geduchten knak heeft gekregen door de uitbreiding van de spoorwegen.

3⁰. Dan behoort ook bevoorrechting van de nationale vlag uit een *oeconomisch* oogpunt niet tot de zeldzaamheden. Wel is waar, is de koloniale handel, welke vroeger door alle Staten angstvallig werd voorbehouden aan de nationale schepen, thans open voor alle naties en behoort het stelsel der Engelsche „Navigation Act" van 1651 (die vreemde producten alleen toeliet onder de vlag van het land van herkomst) sinds de „Navigation Laws" van 1849 tot het verleden, het stelsel van algeheele assimilatie der vlaggen is nog geenszins algemeen, maar wint of verliest terrein, al naarmate de oeconomische wind uit een protectionistischen, dan wel uit den „freetraders" hoek waait. — Overal, waar differentieele rechten landbouw en nijverheid moeten beschermen, of bijzondere invoerrechten (surtaxes) en tongelden [1]) de nationale scheepsvaart kunstmatig moeten kweeken, neemt het nationale schip een bijzondere, bevoorrechte plaats in. Zoolang de clausule „de la nation la plus favorisée" in tal van tractaten nog wijst op een verschillende behandeling van de vaartuigen der onderscheiden Staten, is de nationaliteit van het schip van bijzondere beteekenis.

Aan de bepalingen omtrent quarantaine en wat daarmêe verband houdt, zijn natuurlijk alle vaartuigen zonder onderscheid van vlag gelijkelijk onderworpen, al behandelen ook sommige verordeningen, als bv. de Engelsche

[1]) Komen in de tractaten voor als „droit de tonnage, de pavillon, de port, d'ancrage, de pilotage, de remorque, de fanal, d'écluse, de canaux, de quarantaine, de sauvetage, d'entrepôt etc. cf. art. 1 van 't Pruisisch-Nederl. tractaat van 3 Juni 1837 (Lagemans „Recueil" n° 158).

van 27 Juni 1825, of de Oostenrijksche van 20 Mei 1866 de vreemde oorlogsschepen minder streng door het toestaan van een korteren quarantainetijd, vrijheid tot het kiezen van een ankerplaats enz. [1]).

Hetzelfde geldt van alle verordeningen op het stuk van aanvaringen en de middelen tot voorkoming daarvan, op het gebied van loodswezen, bescherming van bakens, boeien, betonning, onderzeesche telegraafkabels enz. enz. [2])

4°. Er blijft ons dus nog over de reeds boven aangestipte vraag te beantwoorden, of de Staat over de schepen van vreemde nationaliteit een even groote jurisdictie uitoefent, als over zijn eigen vaartuigen. Een diepgaande studie over dit hoogst interessante vraagstuk valt natuurlijk buiten ons bestek, maar toch achten wij het niet overbodig kortelings uiteen te zetten, welk antwoord volgens de beginselen van het hedendaagsch Volkenrecht daarop dient te worden gegeven.

Dat antwoord schijnt oppervlakkig zeer eenvoudig; heeft de Staat over zijn kustzee dezelfde macht als over het landterritoir, dan volgt daaruit, dat hij niet alleen desnoods al zijn wetten verbindend kan verklaren voor de zich daar ophoudende vreemde schepen, maar a fortiori ook, dat hij deze door middel van zijne rechtspraak kan

---

[1]) Het Nederl. Kon. Besluit van 2 Februari 1893 (Stsbl. n°. 46) onderwerpt art. 11 de vreemde oorlogsbodems geheel aan de bestaande gezondheidsverordeningen.

[2]) Tot bescherming dezer kabels in open zee is te Parijs 14 Maart 188 internationale conventie gesloten, waartoe ook Nederland is toegetreden wet van 18 April 1885 n°. 89), doch dit heeft in afwijking der meeste andere staten in de uitvoeringswet de bedoelde voorschriften niet uitgebreid territoriale zee, zoodat daar art. 351 en 352 Wetb. v. Strafr. voldoende ten zijn.

handhaven. Evenals op het landterritoir echter, zien wij de machtsuitoefening van den Staat ook hier onderhevig aan zekere beperkingen [1]), die het gevolg zijn van de min of meer bevoorrechte positie, waarin sommigen zich verheugen, mede tengevolge van hun rechtstoestand in open zee.

Daardoor ontstaan moeilijkheden; dat de Staat zijne jurisdictie ook gewoonlijk uitstrekt over misdrijven aan boord zijner schepen gepleegd in de territoritale wateren van een vreemde mogendheid, is op zichzelf niets bijzonders, hij doet volmaakt hetzelfde met tal van handelingen door zijn nationalen in den vreemde verricht — zijn gezag heeft immers zoowel een territoriale als personeele werking! — Dáár echter niet de minste verwikkelingen, omdat geen sterveling er aan zal denken de jurisdictie van den verblijfstaat te ontkennen, hiér echter veel minder klaarheid, aangezien velen per se in het schip iets buitengewoons willen zien, welks inrichting van dien aard is, dat de binnen boord werkende feiten aan de locale jurisdictie moeten ontsnappen.

Hier moeten wij echter een onderscheid gaan maken, omdat aan een zekere categorie van vaartuigen een hoogst bijzondere positie wordt gewaarborgd, die ongeveer overeenkomt met die, welke gezanten en souvereinen op het landterritoir innemen. Wij moeten daarom streng van elkaar onderscheiden de *oorlogsschepen* (en de daarmee

[1]) Dat deze voortspruiten uit een vermeende zwakheid van dat recht, kan bezwaarlijk worden volgehouden; wij zien bij het zoogenaamd sterkere recht over het landterritoir volmaakt identieke beperkingen in de z.g. exterritorialiteit van gezanten en souvereinen.

gelijkgestelde), van de *koopvaarder*
gelijkgestelde vaartuigen).

a. Oorlogsschepen.

Zoowel doctrine als jurispruden
woordig [2]) unaniem toe het z.g.
torialiteit." De rechtsgrond daarov
kelijk aan te wijzen; het oorlogs
macht [3]), het wordt gecommandeer
gesteld door en alleen gehoorzaam
den Souverein, het heeft een be
uit personen, die niet minder zuive
van staatsambtenaren, in één woo
drijvende sterkte deel uit van d
den Staat, is overal waar het z
deel van het Staatsgezag zelf „un

---

[1]) Gaarne erkennen wij dat de tegenstelling „
ders niet volmaakt juist is, omdat lang niet
bevoorrechte positie innemen oorlogsbodems z
bestemd zijn voor den dienst bij souvereinen en g
koopvaarders [b.v. visschers- of pleiziervaartui
Aangezien echter de dikwerf aanbevolen verdeeli
liere schepen [onder de eerste verstaat men da
staatsaangelegenheden] al even weinig scherp
is, als men niet met Perels e. a. dat privilege oo
de oude verdeeling, die de hoofdtypes van beide

Dito, Ortolan o. c. I pg. 204, Calvo o. c. I 469,
beide door elkaar gebruikt) Mr. Visser o. c. pg.

[2]) In vroeger tijden is dikwerf een andere theo
kershoek [„de Foro Legatorum cap IV] die het in
oorlogsfregatten te Vlissingen in den jare 166
koning van Spanje verdedigt. — Phillimore (o.
voegt er nog aan toe de „cause célèbre" van 't
Frederik" dat voor verschuldigd bergloon 6 mnd.

[3]) De vergelijking met een legermacht is nie
wapende troepen worden te land slechts toegela
verlof; zoo stelde de Duitsche kapitein ter ze
„Undine" den 28en October 1885 op 't strand va
met bemanning en wapenen was gered, deze laa
dė plaatselijke autoriteit. (cf. den Beer Poortugae

lante", en heeft daarom op dezelfde onschendbaarheid aanspraak als de Staat zelf. [1]) Par in parem non habet potestatem!

Minder eensgezind dan over den rechtsgrond, zijn de schrijvers intusschen over den omvang en formuleering van dit privilege. — Terwijl toch de meeste het beginsel der z.g. exterritorialiteit in dien zin opvatten, dat het oorlogsschip evenals de ambassadeur wordt beschouwd te zijn „extra territorium" en dus de fictie „schip is territoir" als juist erkennen, trekken toch lang niet alle daaruit de consequenties, die er logisch uit voortvloeien; zij zouden ook al te dwaas zijn! Beschouwt men toch het oorlogsschip werkelijk als een stuk „Ausland" dan volgt daaruit, dat de commandant den misdadiger die nà het volvoeren van zijn daad op 't land, aan boord vlucht, niet kan uitzetten, maar slechts langs den diplomatieken weg der uitlevering aan den verblijfstaat kan overgeven [2]), en dat ook een ieder zich aan boord straffeloos schuldig kan maken aan handelingen, die, hoewel onder bedreiging van straf verboden door de territoriale wet, niet strafbaar zijn volgens de nationale wet van het schip.

Slechts deze ééne conclusie wordt door enkelen getrokken, dat zij in 't privilege zien „a total exemption from the Laws of Territory," met deze uitzondering echter, dat zij de politieverordeningen wel verbindend verklaren, wat zij dan trachten te expliceeren door het aannemen

---

[1]) Terecht verzet onzes inziens Mr. Visser (o. c. pag. 257) zich tegen een vergelijking met het representatief karakter der gezanten, zooals o. a. Twiss (I, 229), Calvo (I, 613), Cauchy (II, 157), Pradier-Fodéré (V, 460) maken. Evenmin gaat de Marten's vergelijking met de woning van den gezant op (II, 236).

[2]) Perels, „Seerecht" pag. 116, is de eenige, die deze consequentie durft trekken.

van een door den verblijfstaat stilzwijgend g
waarde bij het toelaten in zijn territoriale w

Vreemde constructie, daargelaten al, dat
cipiëel verschil bestaat tusschen politie- en
De Staat zou wel als voorwaarde steller
exterritoriale personen zijn politie-voorschrif
treden, maar zich om vergrijpen tegen zijn
die misschien de veiligheid van vorst en v
niet bekommeren? En zou zoo het doel, n.l
van het vreemde staatsgezag, niet worden vo
en straffeloosheid in de hand worden gewer

Principiëel blijven dus evengoed als voo
de wetten van den verblijfstaat voor het vre
schip en zijn bemanning verbindend, doch ni
zij worden ter verantwoording geroepen do
rechter; in geval van overtreding zijner we
territoriale Staat zulks ter kennis brengen v
waartoe het schip behoort, opdat deze de c

Dat is de eenig juiste en logische construc
de beide „souvereiniteiten" worden geëerbi
't belang van een van beide te deren.

Oorlogsschip en bemanning zijn *onver*
onschendbaar, onttrokken aan de jurisdictie
blijfstaat en onderworpen aan die van den S
't behoort. Ziedaar alles, een beeldspraak,
verklaart tot een „territoriale enclave", wi
sequenties niemand durft te trekken, hebbe
klaring daarvan absoluut niet noodig.

Volkomen correct is Hall's formuleering
war, or other public vessel of the State, w

waters is exempt from the territorial jurisdiction; but her crew and other persons on board of her cannot ignore the laws of the country, in which she is lying as if she constituted a *territorial enclave;* on the contrary, these laws must as a general rule be respected" — en Pradier Fodéré schrijft niet minder juist: c'est un principe universellement admis que les navires de guerre ne relèvent pas de la juridiction du pays étranger dans les eaux duquel ils se trouvent, bien qu'ils doivent respecter les lois et les règlements du pays etc." [1])

Het vreemde oorlogsschip neemt dus een bijzondere geprivilegieerde positie in, waarvan zijn eigenaardig karakter de rechtsgrond is. — En het practisch gevolg zal natuurlijk dit wezen, dat de band met den nationalen Staat hier in veel minder mate zijn effectieve kracht verliest dan zulks b.v. bij gewone onderdanen het geval is, bij wie hij moet wijken voor de duidelijk zichtbare werking der territoriale macht. — Schip en bemanning en alles wat daar rechtmatig of onrechtmatig aan boord geschiedt, blijft volkomen beheerscht door de wetten van den Staat waartoe het schip behoort. [2]) — Zoolang maar

---

[1]) cf. Hall o. c. pg. 161 Pradier-Fodéré § 2407, von Kaltenborn, „Seerecht" II § 215, Wheaton, „Eléments" pg. 126/7, Bluntschli pg. 319 sqs., Phillimore o. c. I pg. 476, en Perels o. c. pg. 104. Cf. Het rapport van de „Royal Commission on fugitive slaves": .... „qu'un navire de guerre qui entre dans les eaux d'une puissance amie est considéré pas la pratique générale des nations comme exempt en thèse générale de la juridiction des autorités locales et qu'il en est en même temps, en thèse générale, dans l'obligation internationale de respecter la loi locale." (Revue de droit intern. 1878, pg. 171.)

[2]) Mr. Philipson (o. c. pg. 268) geeft ons een typisch voorbeeld uit de praktijk, dat in 1858 te Batavia plaats had; iemand wilde huwen met een weduwe, wier echtgenoot in Californië was verdronken; bij gebreke van eene akte van overlijden moest men zijn toevlucht nemen tot een publieke citatie, doch daar zulks te veel tijd zou vorderen, besloot het trouwlustige paar op het toevallig ter

geen handelingen plaats hebben, die
tegen de wetten van den verblijfst
verordeningen niet met voeten wo
positie van het oorlogsschip in pra
aan die in open zee.

Waar en in hoeverre dat privileg
schermende vleugelen uitslaat, of he
over aan land vertoevende officieren
oorlogsschip een asyl mag zijn voor
commandant aan boord ontkomen
opeischende locale autoriteiten mag
zijn alle zeer betwiste kwesties [1] di
partijen, scheepscommandant en t
niet vergemakkelijken; „sur les rad
aanvang van een instructie van 2
Fransche Marine, les relations des c
autorités du pays sont généraleme

Natuurlijk is het dat iedere Staat
dergelijke onverantwoordelijke weze
zijn territoriale wateren te ontzegger
niet bij een uitdrukkelijk bevel, dan
daagsche begrippen de toegang vrij
onschendbaarheid waarborgen, beho
't schip dat zijn voorschriften overtr
woordigheid hij gevaarlijk acht, te be
termijn te verdwijnen en bij weigeri
te gebruiken.

---

reede van Batavia vertoevende Amerikaansche oo
gens de Amerikaansche wet het huwelijk te laten
[1]) cf. Mr. Visser pg. 269 sqs, Pradier-Fodéré o. c.
[2]) Pradier-Fodéré o. c. V § 2408.

Welke vaartuigen ten slotte dit privilege met de eigenlijke oorlogsschepen deelen, daarover bestaat geen volkomen overeenstemming; het criterium kan bezwaarlijk anders zijn dan de bestemming om den Staat tot zekere publieke doeleinden te dienen, maar dat begrip is niet scherp omlijnd, kan veel en weinig omvatten. Gewoonlijk worden nu met oorlogsschepen gelijk gesteld: [1])

1°. Schepen van het type onzer gouvernementsvaartuigen in Ned. Indië;

2°. Militaire transportschepen en de bodems, die zijn aangewezen om een z.g. auxiliaire marine te vormen, zooals Rusland kent in de Zwarte Zee en door Duitschland in 1870 werd in het leven geroepen;

3°. Schepen met souvereinen of gezanten aan boord;

4°. Mailbooten, wanneer zij krachtens tractaten met oorlogsschepen zijn gelijkgesteld; (wat dan alleen verbindend is voor de contractanten).

b. Koopvaardijschepen (en met deze gelijkgestelde vaartuigen).

Slechts zeer weinigen gaan in hun blinde liefde voor

---

[1]) Over de onder n°. 3 genoemde bestaat het meeste verschil van meening, omdat het niet van overdrijving is vrij te pleiten een gewoon handelsschip dit gewichtig privilege toe te kennen, alleen omdat er een souverein of ambassadeur als reiziger aan boord is; schip en bemanning missen toch de bestemming voor publieke doeleinden, het ambtelijk karakter. Zie Mr. Tasset pg. 222 sqs en Mr. Visser pg. 280 sqs en de bij beide besproken schrijvers. — De laatste kent het voorrecht in tegenstelling van Mr. Tasset ook toe aan kaperschepen, vooral op grond van de overeenstemming met militaire transportschepen (cf. pg. 282). — Dat is zeer zeker onjuist; noch deze laatste, noch de z.g. auxiliaire marine nemen *voor rekening van particulieren* deel aan den oorlog, zooals kapers, en juist daarom maken zij wel degelijk, althans tijdelijk, deel uit van de strijdkrachten van den Staat; en om die reden ook kennen wij dezen wel, en kapers niet het privilege toe. Anders weêr Perels (pg. 121), die het aan beiden ontzegt, omdat zij 't representatief karakter missen! cf. Pradier-Fodéré § 2414, den Beer Poortugael pg. 299.

het hooggeroemde adagium „schip
dat zij ook aan koopvaarders, op
oorlogsbodems, het privilege der e
territoriale wateren van een vreemd
En al schrijft Hautefeuille [1]: „les de
possèdent également et au meme d
(waarmee hij 't zelfde bedoelt als a
torialité"). Sans doute il existe ent
de navires une grande différence, m
sur la territorialité.... Le premier
une grande ville administrée par d
dans la hiërarchie, le second à un pe
l'autorité est représentée par un sin
deux appartiennent au pays, dont il
tous deux sont territoriaux," en ver
„La justice, même criminelle est re
du prince et d'après ses lois", alle c
leer durft hij niet trekken, want
„les rapports avec le pays étrang
acht hij de voorschriften van den v
lijk verbindend, waardoor echter de
en degenen, die principieel tegeno
zoo breed is, als men misschien ver

Alle vorige schrijvers maken sch
schen beide categoriën en ontzegg
het voorrecht der exterritorialiteit
rust door particulieren met een com
met een privaatrechterlijke bestem

[1] cf. Droits et Devoirs I, pg. 290 sqs.; gelijke m
o. c. I, 1 § 12) terwijl Ortolan (o. c. I. pg. 204) weif

ook al draagt de Staat hem enkele publiekrechtelijke functies op, is evenmin orgaan van het Staatsgezag als de officieren en matrozen een ambtelijk karakter bezitten, de koopvaarder is geen „souverainеté ambulante", hij maakt geen deel uit van de publieke macht van den Staat, i. e. w. hij mist het publiekrechtelijk karakter, dat juist de rechtsgrond vormt van het privilege der oorlogsschepen, en daarmede vervalt elke reden om hem op het vreemde territoir anders te behandelen dan een mailcoach, rivierboot of „schnellzug", die de grenzen overschrijdt.

Toch wordt volledige onderwerping aan de jurisdictie van den verblijfstaat lang niet door allen voorgestaan, en de leer gehuldigd dat de eigenaardige organisatie van het schip van zelf meëbrengt, dat de niet-naar-buiten-werkende feiten aan de locale jurisdictie zijn onttrokken.

Die theorie heeft zijn ontstaan, althans zijn bloei te danken aan het beroemd „Avis du Conseil d'État" van 20 Nov. 1806, door den Franschen Staatsraad gegeven naar aanleiding van de reclames der Amerikaansche consuls in twee gevallen, waarbij een schepeling van een Amerikaansch vaartuig in een Fransche haven een medeopvarende aan boord had verwond en waarbij de consuls in het gelijk zijn gesteld, op grond: „qu'en ce cas les droits de la puissance neutre doivent être respectés, comme s'agissant de la discipline intérieure du vaisseau, dans laquelle l'autorité locale ne doit pas s'ingérer, toutes les fois que son secours n'est pas réclamé, ou que la tranquillité du port n'est pas compromise" etc.

Dat „Avis", hoewel slechts bedoelende een uitspraak

te geven van 't standpunt van den Franschen rechter in twee concrete gevallen, heeft onverdiend een enorme reputatie verworven, niet alleen, waar het verbindend werd verklaard, gelijk hier te lande, maar ook elders. Toch kan het, evenmin toen als tegenwoordig, worden beschouwd als de formuleering van een volkenrechtelijk beginsel, en staat of valt het met de tractaten.

In het begin dezer eeuw werd de Fransche methode door andere landen [1]) eenvoudig niet gevolgd, wat trouwens niet te verwonderen is in een tijd, toen de territorialiteitsleer nog haar schepter zwaaide, maar ook Frankrijk zelf had ze b.v. in zijn tractaat van Pardo met Spanje (13 Maart 1769) niet opgenomen, [2]) en ook later is het geen internationale regel geworden. Wel is het beginsel van het „Avis" met eenige wijziging gehuldigd in het Fransche reglement van 27 October 1833, de Grieksche consulaire instructie van $^1/_{12}$ Jan. 1834 en de Belgische ordonnantie van 11 Maart 1857 en is het opgenomen in een tal van tractaten [3]) tusschen bijna alle landen gesloten, maar daartegenover staat de vast gewortelde leer van Engeland [4]) dat nimmer bij eenig tractaat een inbreuk

---

[1]) Zoo luidde het Pruisische consulaire reglement van 18 Sept. 1796 (art. 5): „Die preuszischen Unterthanen auf preuszischen Schiffen in fremden Häfen bleiben in allen ihren dortigen Civil- und Criminalfällen der Jurisdiction des dortigen Obrigheit unterworfen." cf. Perels „Seerecht" pg. 75, Stoerk „Handbuch" II. 449.

[2]) cf. Pradier-Fodéré o. c. V § 2427. Ook de schrijvers van dien tijd, Azuni (o. c I 300), Klüber (pg. 92), Vattel (II, pg. 34) verklaren de koopvaarders onderworpen aan de locale jurisdictie.

[3]) cf. Pradier-Fodéré V pg. 518 sqs, Perels pg. 78 sqs en Mr. Tasset pg. 29.

[4]) Zoo luidt ook de instructie voor de Britsche Consuls: That a British merchant ship, while in a foreigen port is subject to the laws inforce at that port etc. (Stoerk II 450); zoowel de Engelsche als Russische jurisprudentie blijken uit de „Cause célèbre" van 1844 te Riga, waar aan boord van een Engelsch schip een Engelsch matroos zijn Engelschen stuurman had vermoord. Alvorens

op de territoriale jurisdictie toelaat noch eischt, de constante jurisprudentie in denzelfden geest — zoo er geen tractaat bestaat — van Duitschland [1]), Rusland en Zweden, de Nederlandsche Consulaire wet van 25 Juli 1871 (art. 6) en de Braziliaansche van 1838 (art. 41) [2]) terwijl ten slotte de door Engeland gesloten tractaten nimmer het beginsel van 't „Avis" uitsluiten, wat toch noodzakelijk zou zijn, ware het een volkenrechtelijke regel.

Naar onze meening is het dat dan ook zonder twijfel niet, maar slechts een veel voorkomende regeling, die alleen aan uitdrukkelijke opname in een tractaat verbindende kracht kan ontleenen. In zooverre is de aanhef van het Amerikaansche consulaire reglement van 1881 juist: Le principe général des traités et des conventions des États-Unis avec les Puissances Étrangères etc.... (volgt het systeem van het „Avis"). [3])

Deze meening wordt met uitzondering van de Franschen door de meeste geleerden voorgestaan; en geen wonder, het recht van den Staat hangt er niet van af, in hoeverre een daad „a alarmé les citoyens honnêtes," maar van zijn onmiskenbaren plicht om de, door wien ook, geschonden rechtsorde te handhaven, terwijl bovendien het onprac-

---

't vonnis te laten vellen, bood de Russische regeering aan de Engelsche aan, haar onder beding van reciprociteit, den schuldige uit te leveren; — Engeland weigerde en Rusland strafte den moordenaar.

[1]) Cf. Perels „Seerecht" pg. 79 sqs.

[2]) cf. Ortolan I pg. 199.

[3]) cf. Pradier-Fodéré V pg. 518. Hoe Mr. Tasset op pg. 249 kan schrijven, dat ook Amerika bij conventie nimmer eenigen inbreuk op de uitsluitende jurisdictie van den territorialen Staat heeft toegelaten, is onverklaarbaar, het tegendeel blijkt uit het tractaat met Pruisen van 1 Mei 1828, met Duitschland van 11 Dec. 1871 (Perels pg. 78), dat met Frankrijk van 1788 en dat van 23 Februari 1853 en dat met België van 9 Maart 1880, terwijl het Consulaire Reglement der Ver Staten zulks uitdrukkelijk nog komt bevestigen.

tische van het Fransche systeem zonneklaar blijkt door het arrest van het Cassatiehof van 25 Februari 1859 [1] waarbij het „Avis" in dien zin werd aangevuld, dat de verblijfstaat ook competent is, „lorsque le fait constitue un crime de droit commun que sa gravité ne permet à aucune nation de laisser impuni."

Zeer juist resumeert von Martens aldus: Handelsschiffe sind in fremden Häfen den Landesgesetzen unterthan und haben sich allen Anordnungen der Hafenbehörden zu unterwerfen. — Dies die allegemeine Regel! — Wenn aber auf Grund von Consular-, Handels- oder Schiffahrts tractaten dem Capitain oder zuständigen Consul in gewissen Fällen eine Disciplinar-gewalt über die Equipage des Kauffahrers eingeraümt wird, so ist diese Befugniss anzusehen als eine Concession seitens der auswärtigen Macht, nicht aber als ein Recht das etwa an sich bestände und schon aus der stellung, die ein Handelsfahrzeug im Auslande einzunehmen hat, flösse. [2])

Minder goed kunnen wij ons met hem vereenigen waar hij vervolgens de slechts *voorbijvarende* schepen daarvan uitzondert en zijn afkeuring uitspreekt over de bekende „Territorial Waters Jurisdiction Act" van 16 Aug. 1878 [3]) die juist klaar en helder en zonder u…

---

[1]) cf. Pradier-Fodéré § 2423.

[2]) cf. o. c. II pg. 236; zoo ook Hall pg. 163, Phillimore I 483, Wheaton pg. … Heffter § 79, Twiss I pg. 229, Harburger pg. 118, Stoerk pg. 449, Tasset pg. 3… Mr. Visser pg. 298 sqs. Evenzoo art. 8 van het projet van het Instituut (A… XIII pg. 329). Behalve de reeds geciteerde Pradier-Fodéré, Hautefeuille en … tolan komen ook Mass I pg. 452, Latour pg. 259. Fiore § 13, Attlmayer I pg. … den Beer Poortugael pg. 157 e. a. tot een afwijkende conclusie.

[3]) Over de „Franconia Case" die de aanleiding was tot het ontwerpen de…

zondering in section 2 de jurisdictie over de territoriale zee heeft aangenomen. — Verscheidene schrijvers o. a. Phillimore, Heffter, Bluntschli en Perels vallen hem hierin bij, terwijl ook het Instituut [1]) in art. 6 van zijn „projet" die meening heeft uitgesproken. — Toch kunnen wij ons met den daarvoor gewoonlijk aangevoerden, dat het „passagium innoxium" zulks eischt, niet vereenigen, want, ware zulks juist, dan zou men den Staat ook de jurisdictie moeten ontzeggen over de voorbijvarende schepen in de z.g. internationale rivieren!

De praktijk gaat dan ook niet met de genoemde schrijvers mede, o.a. blijkens de bekende kwestie met de Costa Rica Packet, en het volkomen daarop gelijkende geval met de „Santiago" in 1874, waarin de Fransche hoogleeraar Pradier-Fodéré overigens een advies heeft gegeven, dat lijnrecht staat tegenover de uitspraak van den Russischen Czaar in eerstgenoemde zaak. [2])

Onze conclusie is dus, dat, behoudens de uitzondering bij tractaten bedongen, de verblijfstaat volledige jurisdictie heeft over de vreemde koopvaardijschepen, die zich in zijn territoriale wateren bevinden, volkomen gelijk aan die, welke hij over zijn nationale vaartuigen uitoefent.

Dat hij echter volmaakt vrij is van die bevoegdheid geen gebruik te maken, als hij vreest dat internationale

wet cf. Mr. Visser pg. 304 sqs. Van het vonnis zeide sir William Harcourt in het Lagerhuis: „The effect of the decision in the Franconia case was not that the jurisdiction did not exist (gelijk bv. Pradier pg. 532 en Perels pg. 86 meenen) but that there had not been a proper machinery created by our municipal laws to carry it out."

[1]) cf. Ann. XIII pg. 328; het Instituut zondert echter weer uit, die daden „qui impliquent une violation des droits ou des intérêts de l'Etat riverain, ou de ses ressortissants ne faisant partie ni de l'équipage ni des passagers". — Zie de scherpe critiek over dit stelsel van Mr. Visser (diss. pg. 313 sqs).

[2]) cf. o. c. V pg. 584 (noot 1).

verwikkelingen er wellicht uit geboren kunnen worden, is natuurlijk en dat onthouding dikwerf daarom aanbevelenswaardig kan zijn, is zeer waar, maar doet niets af aan de juistheid onzer conclusie.

§ 2. B. **In tijd van oorlog.**

Om het volle licht te doen vallen op de belangwekkende rol, die de nationaliteit dan vervult, een rol die door het bijzonder karakter van den maritiemen krijg veel meer naar voren treedt dan in den landoorlog, moeten wij ons een kleine uitweiding getroosten.

De steeds voortschrijdende beschaving heeft in menig opzicht allerbelangrijkste wijzigingen gebracht in het karakter van dien abnormalen toestand van vijandschap tusschen twee of meer Staten. De tijden, dat de vijand zich een onbeperkt „jus vitae ac necis" over zijn tegenpartij toekende en de stelregel „tegen den vijand is alles geoorloofd" werd gehuldigd, zijn voorbij. Het moderne Volkenrecht ziet in den oorlog niet meer een gemakkelijk middel tot bevordering van dynastieke belangen of financiëele operaties, ontsnappend aan iedere bindende regeling, máár de handeling van den Staat, die zich bij gebreke aan een voldoende internationale rechtspraak met de wapenen recht tracht te verschaffen, m. a. w. de gewone opvatting ziet in den oorlog niet een *politiek* middel, maar een *rechtsmiddel*, gebonden aan zekere vormen en regelen.[1]

Volkomen daarin meegaan doen wij niet, al erkennen wij ook volgaarne, dat de oorlog niet meer een onte-

[1]) Zoo bv. van Martens (o. c. II pg. 477); cf. ook den Beer Poortugael „Oorlogsrecht" § 8. Nog verder gaat von Bulmerincq, die den oorlog indeelt bij de wijzen van het z.g. Gewaltsame Verfahren, tot oplossing van internationale geschillen (o. c. II § 89.

perkte vrijheid tot moorden en branden verleent. Nog daargelaten de weinige zekerheid, die deze wijze van procedeeren biedt, dat werkelijk degeen, die gelijk heeft, overwint, vertoonen de meeste oorlogen, ook die der laatste jaren, schijn noch schaduw van een soort van gerechtelijk proces, al werd gewoonlijk ook om den schijn te redden, een rechtsgrond aangevoerd.

In het wezen der zaak zijn dynastieke belangen, nationale ijverzucht, vrees voor overheersching, annexatiebegeerte en andere politieke intrigues de ware motieven der meeste oorlogen geweest, en deze buiten de werking van het oorlogsrecht te stellen, gaat toch bezwaarlijk aan!

O. i. is de krijg, dan ook niets anders dan de kamp tusschen elkaar bestrijdende Staatsmachten, die zich nu eens voordoet als een soort van weinig beschaafd rechtsmiddel, dan weder het karakter vertoont van een organisch proces, als het eenig afdoende middel om aan de opgehoopte kwade gassen en dampen een uitweg te verschaffen [1]). Maar — en hier komt het op aan — onverschillig wat het motief is, iedere oorlog is onderworpen aan wat wij noemen het „*Oorlogsrecht*", d. i. het samenstel van regelen, dat bestemd is de exceptioneele verhoudingen der Staten in tijd van oorlog te beheerschen en hun bevoegdheid tot het plegen van geweld te begrenzen.

Les nations chrétiennes ont aujourd'hui conscience que l'humanité constitue une communauté, non seulement naturelle, et morale, mais juridique, à laquelle aucun peuple, aucun État ne peut se soustraire; que cette

[1]) cf. Bluntschli „Rechtsbuch" § 501; cf. Cauchy o. c. II pg. 296; cf. von Martens o. c. II pg. 478.

communauté subsiste malgré l'état de guerre et que son existence oblige les armées belligérantes à respecter les principes d'un droit international. [1])

De Staat, die strijd voert, verkeert in denzelfden toestand als de individu, die zijn leven, familie of eigendom tegen aanranding verdedigt; gelijk de staatswetten dezen nauwkeurig aangeven, waartoe hij in dit exceptioneele geval van noodweer zijn toevlucht mag nemen, evenzoo stelt het oorlogsrecht, dat dus een zuiver *exceptioneel* recht is, de grenzen aan de bevoegdheid der Staten bij het aanwenden van geweld. Maar evenmin als het staatsrecht den individu beveelt, welke rechten hij nimmer mag aantasten, geeft ook het oorlogsrecht aan, welke rechten door de Staten in den krijg altijd en immer moeten worden geërbiedigd. Wie in noodweer verkeert, is tot alles bevoegd, wat in in concreto strikt noodzakelijk is ter bereiking van het doel eener wettige zelfverdediging. En waar nu het directe oogmerk van den oorlog geen ander is dan het dwingen van den vijand tot den vrede [2]) door vernietiging van zijn weerstandsvermogen, zijn dus alle maatregelen daarvoor noodzakelijk, ook geoorloofd, al zijn zij flagrante schennis van publiek- of privaatrecht. [3])

---

[1]) cf. Pradier-Fodéré, o. c. V pg. 1123.

[2]) cf. Ortolan o. c. II 41: „Le but de la guerre est de forcer l ennemi à la paix." cf. Phillimore o. c. III § 49, Bluntschli o. c. § 549 en § 558, von Martens o. c. II pg. 483. Zie ook art. 14 der Amerik. krijgsartikelen van 1863 (Anhang van Bluntschli's Rechtsbuch).

[3]) Deze leer wijkt eenigszings af van die van Bluntschli (Inleiding „Rechtsbuch' pg. 36 sqs.) en Gen. den Beer Poortugael („Intern. Maritiem Recht" pg. 245 sqs.); deze toch leiden uit hun opvatting van den oorlog als een rechtsstrijd tusschen Staten de stelling af, die zij dan voorop stellen, dat alle privaatrechtelijke betrekkingen onderworpen blijven aan het normale recht en eerst dan kunnen worden aangetast, als het belang der krijgsoperaties zulks direct gebiedt. Daargelaten, dat zij onmogelijk in staat is, de thans nog gehuldigde bevoegdh

„Wat in normale tijden van vrede het „algemeen belang" van den Staat is, dat is, doch in meer uitgestrekten zin, de *oorlogsnoodzaak* in het oorlogsrecht," schrijft generaal den Beer Poortugael terecht. Het in den krijg aan te wenden geweld vindt in het oorlogsdoel tegelijk zijn grond en zijn beperking.

Op gelijke wijze ontwikkelt PRADIER-FODÉRÉ, de nieuwste schrijver op dit gebied, zijn meening: „Quel est le but légitime des guerres? C'est de défendre des droits méconnus ou violés, d'imposer des réparations dues et refusées, d'obliger l'ennemi à une paix, qui assure les satisfactions réclamées. Ce but ne peut être atteint que par la force; soit, mais la force ne doit être employée que dans le rapport direct, qu'elle a avec le but à atteindre. Il est certain que pour arriver à ce but les belligérants doivent pouvoir employer tous les moyens qui sont à leur portée, mais avec la restriction que ces moyens quelques rigoureux et mêmes terribles qu'ils soient, n'outrageront pas l'humanité." [1])

De moderne opvatting beschouwt daarom den oorlog

---

tot het nemen van den privaateigendom in den zeeoorlog te verklaren — (met een beroep op het einddoel van den oorlog is zij tenminste verklaarbaar) — is die leer ook bezwaarlijk te rijmen met 't recht tot blokkeeren van andere dan oorlogshavens (cf. Cauchy II pg. 425); tot 't confisqueeren van Staatskassen, magazijnen, domeinen enz. (cf. Bluntschli § 644/5).

Onze theorie komt overeen met die van den veldmaarschalk von Moltke in zijn beroemden brief van 11 Dec. 1880 aan Bluntschli (Revue du droit intern 1880); „il doit être permis d'user de tous les moyens sauf de ceux qui sont positivement condamnables." Ten onrechte ziet Generaal den Beer Poortugael daarin een terugkeer tot den barbaren tijd; er is geen sprake van „alles doen wat men verkiest," maar „wat de oorlogsnoodzaak gebiedt." Daardoor wordt nog niet alles geoorloofd, de mensch wordt geen wild dier: „We do not cease," luidt eenvoudig maar verheven art. 15 der Amerik. krijgsartikelen, „on this account to be moral beings, responsible to one another, and to God!'

[1]) o. c. V § 2741.

als een strijd, die wordt gevoerd tusschen de Staten als zoodanig, en niet door of met de onderdanen persoonlijk. De regel der oude juristen, dat alle onderdanen der tegenpartij ipso jure vijanden van den Staat waren, is verworpen; alleen de Staatsmachten, als zijnde de eenige subjecten voor het oorlogsrecht, treden met hare legerscharen elkander tegemoet en slechts die individuën, die in dienst zijn van den vijandelijken Staat, moeten als vijanden worden beschouwd en behandeld, omdat zij zijn de uitvoerders van den Staatswil, de wettige organen van den Staat, omdat zij vormen diens physiek weerstandsvermogen, dat met geweld moet worden gebroken om het doel van den oorlog, d. i. het herstel van den vrede, te bereiken.

Volmaakt correct is dat uitgedrukt in de verklaring van den beroemden Franschen Minister PORTALIS (in navolging van Rousseau): [1]) La guerre n'est point une relation d'hommes à hommes, mais une relation d'État a État dans laquelle les particuliers ne sont ennemis qu'accidentellement, non point comme hommes, ni même comme citoyens, mais comme soldats, non point comme membres de la patrie, mais comme ses défenseurs. — Enfin chaque État ne peut avoir pour ennemi que d'autres

---

[1]) cf. Rousseau: Contrat social I cap. 4. cf. Bluntschli: Rechtsbuch § 531; te onrechte schrijven Heffter en Pasquale Fiore die woorden aan Portalis zelf toe. Zoo ook verklaarde de Pruisische koning Wilhelm I in zijn proclamatie van 11 Aug. 1870: „Ich führe Krieg met den Französichen Soldaten und nicht mit den Französischen Bürgern." En niet minder duidelijk is de dagorder van den Russischen opperbevelhebber in den Turkschen oorlog, Grootvorst Nicolaas Nicolajewitsch van 12 April 1877 (cf. von Martens o. c. II 485). Zie ook art. 1 van het door het Instituut aangenomen: „Manuel des lois de la guerre" „L'état de guerre ne comporte des actes de violence qu'entre les forces armées des Etats belligérantes" (Ann. V pg. 159).

Etats et non pas des hommes, attendu qu'entre choses de diverses natures on ne peut fixer aucun vrai rapport. [1])

Hoe juist deze opvatting ook zij, tòch is daarmede nog niet de vraag opgelost of voor het oorlogsrecht het al dan niet bekleed zijn met de vijandelijke nationaliteit voor persoon en goed van invloed is. — Want, al brengt de staat van oorlog slechts daden van geweld mede tusschen de gewapende machten der Staten, en is het volkomen onverschillig of deze uit nationale dan wel vreemde soldaten en matrozen bestaat, [2]) de individuën worden in menig opzicht wel degelijk betrokken in de worsteling der Staten, waarvan zij deel uitmaken. Het lot des Vaderlands, schrijft Bluntschli treffend en juist, kan den landskinderen onmogelijk vreemd blijven; zij deelen in de rampen, die den Staat treffen, evengoed als zij genieten van de voordeelen, die hij in den strijd behaalt; als onderdanen zijn zij verplicht goed en bloed veil te hebben voor het behoud en de onafhankelijkheid van den Staat, waarmede zij op het innigst verbonden zijn: „die Individuën sind als Privatpersonen keine Feinde, als Staatsangehörige sind sie betheiligt bei der Feindschaft der Staaten. [3])

---

[1]) Met innige verbazing hebben wij kennis genomen van het feit, dat een man als Sir Travers Twiss nog de oude leer durft verdedigen: „quand deux nations sont en guerre," schrijft hij, „tous les membres de l'une sont les ennemis de l'autre; quand une nation prend les armes contre une autre nation, elle se déclare à partir de ce moment l'ennemie de tous les individus, membres de cette dernière et les autorise à la traiter comme telle." (Le droit des gens ou des nations considérées comme communautés politiques et indépendantes 1889. Dl. I. cap., II, III; Dl. II pg. 49, 75 sqs.

[2]) Zoo zou b.v. de Engelsche generaal Sir Arnold Kemball, die in 1877 als militair agent het Turksche leger van Muckhtar Pascha mede aanvoerde, zonder twijfel als vijand kunnen behandeld en krijgsgevangen gemaakt zijn, evenals de Duitsche officieren, die den Turksch-Griekschen oorlog van dit jaar medemaakten.

[3]) Bluntschli „Rechtsbuch" Einleitung pg. 36, en § 569; 573. Zoo luidt ook art. 21 der Amerik. Krijgsartikelen: The citizen or native of a hostile country

Bedenken wij daarbij, dat het verkeer van de onderdanen der neutrale, d. z. de niet in den krijg betrokken Staten, met die der oorlogvoerende partijen principiëel ongehinderd blijft, voor zoover zulks althans mogelijk is zonder de krijgsoperaties te belemmeren, dan is het zeker niet van belang ontbloot te onderzoeken, of èn in hoeverre, de onderdanen en goederen van den vijand andere gevolgen van den krijg ondervinden, dan die der neutralen, en dus de nationaliteit influenceert.

In dat opzicht nu bestaat er jure constituto een geweldig onderscheid tusschen den krijg te land en dien ter zee.

Ten aanzien van den *landoorlog* toch is het verschil tusschen vijandelijke onderdanen en neutralen al zeer weinig belangrijk: de eersten kunnen b.v. worden verhinderd naar hun staatsterritoir terug te keeren, voorzoover zij althans nog dienstplichtig zijn, terwijl men een neutraal nimmer zou kunnen tegenhouden, ook al verklaarde hij op weg te gaan om bij de tegenpartij dienst te nemen; zoo kunnen ook vijandelijke ingezetenen zonder aanleidende oorzaak worden uitgedreven (wat echter zelden geschiedt), neutralen slechts in geval van wettige redenen enz.

Evenmin ontstaat er een nieuw onderscheid ingeval van occupatie door den vijand; de neutrale Regeeringen blijven gerechtigd en verplicht hunne op het oorlogsterrein verblijvende onderdanen bescherming te verleenen, hunne gezanten en consuls gaan voort hun functies uit

---

is thus an enemy as one of the constituents of the hostile State or nation, and as such is subjected to the hardships of the war.

te oefenen op volkomen gelijke wijze als in tijd van vrede, maar aan den anderen kant hebben de neutrale onderdanen zich, even goed als die des vijands, te schikken naar alle maatregelen, die de occupator in het belang van den oorlog noodig acht.

Dit blijkt duidelijk uit de handelwijze bij het beleg van Parijs in 1870; de vreemde diplomatieke en consulaire ambtenaren bleven tot bescherming hunner landslieden in de stad, doch verzochten von Bismarck om hun mededeeling te doen van den aanvang van het bombardement en hun toe te staan eens per week een depêche aan hun Regeeringen te zenden. Het eerste werd natuurlijk geweigerd; het tweede toegestaan, mits de depêches niet gesloten waren, doch daaraan wilden de gezanten zich niet onderwerpen. Toen zij daarop bij het begin van het bombardement verzochten om aan de neutrale onderdanen verlof te verleenen de stad te verlaten, antwoordde de Kanselier, dat het nu te laat was, doch dat hij beleefdheidshalve aan het Corps diplomatique vrijen aftocht toestond. [1])

Eischt de occupator requisitiën, zij zullen ook door de neutralen moeten worden opgebracht; vordert de oorlogsnoodzaak inbreuk op den privaateigendom, gebruik of vernietiging van particuliere gebouwen en goederen, [2]) ook de neutralen zijn verplicht dat te dulden, behoudens het

---

[1]) cf. von Martens II § 134, Bluntschli § 555/6 e. a.

[2]) Een frappant voorbeeld levert ook hiervoor de oorlog van 1870; bij de belegering van Parijs lieten de Duitschers, om te beletten, dat de vijand van die zijde zou naderen, zes in de Seine liggende Engelsche kolenschepen ondanks het protest der kapiteins eenvoudig zinken; cf. von Martens II, pg. 570 en den Beer Poortugael o. c. pg. 414 sqs., waar hij het z. g. droit d'angarie behandelt.

recht op schadevergoeding; zij staan in al die geval… volmaakt gelijk met de onderdanen van den staat, wien… gebied is geoccupeerd.

In den *maritiemen krijg* daarentegen erlangt het a… dan niet bekleed zijn met het vijandelijk karakter e… buitengemeene beteekenis, te meer, omdat de bepa… daarvan op een hoogst excentrieke wijze dikwerf g… schiedt. — Daarover eerst een enkel woord.

De prijsrechters, althans de Engelsche, beoordeelen … oorlogstijd het „national character" van persoon of g… niet naar de gewone wetten, die in tijd van vrede … nationaliteit regelen, maar naar een in de prijsreglemen… opgenomen gelegenheidstheorie, die als het ware naa… het gewone staatsverband, nog een tweede soort h… in het leven geroepen.

De jurisprudentie n.l., gevestigd als zij schijnt te z… door tal van uitspraken van beroemde prijsrechters … Sir W. Scott (later lord Stowell), Dr. Lushington, S… e. a., gesteund door het onbetwistbaar gezag van juris… als Sir Twiss, Phillimore, Halleck, Wheathon, Calvo e. … neemt als kenmerk daarvan in oorlogstijd aan het *domi…* van persoon of zaak, d. w. z. zij beslist, dat in 't al… meen een individu moet worden beschouwd te behoor… tot dat land, waar hij zich heeft gevestigd, onversch… wat zijn vaderland of aangenomen nationaliteit in vre… tijd ook moge wezen. — „With respect to the nationa… aldus formuleert Phillimore dat stelsel, or the quest… who are to be considered enemies or not, the gen… principle is, that every person is to be considered … belonging to that country, where he has his dom…

whatever may be his nation or adopted country." [1])

Is dus de burger van een der oorlogvoerende partijen gevestigd in een neutraal land, dan wordt hij steeds als niet-vijandelijk aangemerkt; is daarentegen een onderdaan van een neutralen Staat gevestigd in het gebied van een der „belligerantes", dan is hij voor de tegenpartij vijand, zijn goed vijandelijk en vatbaar voor confiscatie, ja, oefent hij er alleen een bijzonder handelsbedrijf uit, of heeft hij er slechts een filiaal of agentschap, zonder er zelf te wonen, dan wordt hij toch ten aanzien van de daarin betrokken goederen als vijand beschouwd en zijn eigendom prijs verklaard, terwijl hij voor het overige als neutraal wordt behandeld.

Zoo luidde de beslissing van Story in het geval van de „San José Indian": „The property of a person may acquire a hostile character, altogether independent of his own peculiar character derived from residence; in other words the origin of the property or the traffic in which it is engaged may stamp it with a hostile character, although the owner may happen to be domiciled in a neutral country; such are also the familiar instances of engagements in the colonial coasting or other privileged trade of the ennemy" [2]), en niet minder duidelijk is het vonnis van Dr. Lushington (21 Juli 1854) in de zaak van de „Ado", waarvan een deel der lading werd gereclameerd door een Engelsch koopman, woonachtig te Cadix: „This gentleman holds a Spanish national character, and not

---

[1]) o. c. III § 484.

[2]) cf. Twiss o. a. II pg. 307; gelijkluidende vonnissen werden gewezen in de zaak van de Vigelantia, Anna Catherina e. a. (Robinson's Reports I 1, IV 157).

that of a British subject, because it is a very just principle that in time of war a person is considered as belonging to that nation, where he is resident and where he carries on his trade." [1])

En nu de motiveering dezer leer?

Het oorlogsrecht, zoo heet het, vraagt slechts, wie billijkerwijze geacht kunnen worden deel te hebben aan de tegenpartij, de oorlogsnoodzaak heeft slechts te maken met hen, die tot instandhouding van dien Staat medewerken. — En dat juist doen de ingezetenen des lands, die rechtstreeks door het betalen van belastingen, indirect door hun handel en industrie, door hun welvaart het weërstandsvermogen der tegenpartij vergrooten, terwijl omgekeerd de eigenlijke onderdanen, die zich buiten 's lands bevinden, daartoe allerminst bijdragen.

Met allen eerbied voor de onpartijdigheid, waarmede de Engelsche en somwijlen de Amerikaansche prijsrechters ook tegenover eigen landgenooten, dat principe hebben toegepast, veroorlooven wij ons enkele opmerkingen.

Aangenomen voor een oogenblik het beginsel, dat de privaat eigendom ter zee aantastbaar is, eischt dan de oorlogsnoodzaak — en dat kan toch het eenig criterium zijn — het scheppen van een dergelijke exceptioneele nationaliteit? Naar onze bescheiden meening geenszins: ware toch de aangegeven redeneering de juiste, waarom wordt dan niet alle handel met neutralen verboden? De koopman, die van uit zijn neutraal domicilie den vijand

---

[1]) cf. Soetbeer „Officielle Actenstücke" VI pg. 32; cf. ook het vonnis in de zaak van de „Aina" (April 1854) en die van de „Soglasie" (Dec. 1854) bij denzelfde VI 21 en VIII 19.

van alles voorziet, versterkt zonder twijfel in niet geringe mate diens weêrstandsvermogen, en toch kan de tegenpartij zulks niet beletten, tenzij het oorlogscontrabande is! En dan, leidt a fortiori deze leer niet tot de consequentie, dat de Staat de bezittingen zijner eigen onderdanen moet confisqueeren, die toevallig in het territoir der tegenpartij zijn gedomiciliëerd, die misschien bij de eerste oproeping te wapen zouden snellen, ja wellicht met hun rijkdommen hun vaderland op schitterende wijze ondersteunen? Zou de oorlogsnoodzaak werkelijk vorderen, dat zoo iemand door zijn vaderland als vijand, door zijn verblijfstaat als neutraal moet worden beschouwd?

En dan, hoe kan het ooit in het belang der internationale rechtszekerheid zijn, in oorlogstijd het karakter van persoon of goed te doen steunen op iets, dat zoo weinig vaststaat, zoo weinig zeker is aan te wijzen als het begrip „domicilie", waaronder niet eens altijd hetzelfde wordt verstaan? Tot welke dwaze en subtiele onderscheidingen heeft die leer de prijsrechters niet gedwongen, om al te onbillijke en gekke uitspraken te voorkomen, en hoe dikwerf hebben zij nog gefaald! Uit den overvloed slechts één vermakelijk voorbeeld, n.l. het vonnis, gewezen door den Britschen prijsrechter in het geval van het aan den Engelschman Whitehead toebehoorend schip „The President"; dat vaartuig werd bij de overgave van het eiland St. Eustatius door de Hollanders aan de Britten door deze laatsten genomen en prijsverklaard op grond dat.... Whitehead *eenige uren* te voren was aangekomen met het klaarblijkelijk voornemen zich op het eiland te vestigen èn dus gedurende

die enkele uren een Hollandsch domicilie en karakter had bezeten. [1])

Maar genoeg, wij achten deze leer eener aparte oorlogsnationaliteit uit den booze; zij wordt niet gevorderd door de oorlogsnoodzaak en zij bedreigt de internationale rechtszekerheid. Al moge de omstandigheid, dat juist Engeland en Amerika, wier invloed op de jurisprudentie in prijszaken zoo overweldigend is geweest, ook nu nog gewoonlijk het „statutum personale" van den individu bepalen door 's mans domicilie en niet door zijn nationaliteit, gelijk thans de leer is van meer dan 120 millioen Europeanen [2]), niet geheel over 't hoofd worden gezien, de bewering van Bluntschli [3]), dat die leer is uitgedacht, om zooveel mogelijk buit te kunnen behalen, bevat zonder twijfel veel waars, al is het niet te ontkennen dat dan de Britsche onderdanen, o. a. blijkens het bovengenoemde voorbeeld, een niet onaanzienlijk deel van den buit hebben moeten leveren.

Dit schijnt te meer aannemelijk, omdat zelfs de oudere Fransche jurisprudentie, ondanks het voorschrift van het prijsreglement van 26 Juli 1778, lang niet steeds in deze richting is uitgevallen. — Zoo besliste de „Conseil des prises" bij zijn vonnis van 13 fructidor Ann. IX in tegen-

---

[1]) cf. Robinson's Reports V, pg. 280. Men zie de uiteenzetting dezer leer bij Calvo (II 143 sqs en III 59 sqs.) terwijl voor merkwaardige uitspraken verwezen wordt naar de dissertatie van Jhr. Mr. D. A. W. van Tets „De nationaliteit van personen en goederen naar het oorlogsrecht" (Leiden 1870) en het werk van Gen. den Beer Poortugael pg. 334 sqs.

[2]) Het Engelsche lid van het Instituut verklaarde echter in de zitting van Oxford, dat Groot-Brittannië het beginsel der nationaliteit ook toepast, zoodra het geschillen geldt tusschen personen, die geen van beiden Engelschman zijn. (cf. Ann. V, pg. 50).

[3]) cf. Rechtsbuch § 532.

overgestelden zin, o. a. op grond van de volmaakt juiste overweging: „Que les ennemis d'origine, quoique établis dans un pays neutre et y faisant le commerce sous la protection et le pavillon neutre, ne perdant point le caractère ennemi, il serait tout à la fois déloyal et contradictoire d'assimiler, suivant l'occurrence et les chances variables de la guerre, les neutres d'origine à des ennemis, uniquement parce qu'ils résideraient et commerceraient en pays ennemi"; en in de zaak van de „La Paix" luidde de uitspraak van 27 plûviôse Ann. X volkomen hetzelfde. [1])

Hoe nu te beslissen voor het hedendaagsch oorlogsrecht?

Het antwoord is niet zoo gemakkelijk, als de generaal den Beer Poortugael [2]), die zonder nader onderzoek de Engelsche theorie aanneemt, schijnt te meenen.

Niet te ontkennen is het, dat die leer nog wordt gehuldigd in het bovengenoemde Fransche „Règlement concernant les prises des bâtiments neutres en temps de guerre" van 1778, dat nog van kracht schijnt te wezen, en in art. 12 al. 2 van de Nederlandsche Instructie voor de Blokkade der Atjehsche kust van 1873 (doch alleen ten aanzien van de lading van schepen) en dat zij met nadruk is uitgesproken bij den aanvang van den Krimoorlog in de Engelsche Order in Council van 29 Maart 1854: „Her Majesty is pleased by and with the advice of her Privy Council, to order, and it is hereby ordered, that general Reprisals be granted against the ships, vessels

---

[1]) cf. de Pistoye et Duverdy I, pg. 321 en pg. 486.

[2]) cf. Internat. Mar. Recht pg. 384 sqq.

and goods, of the Emperor of All the Russias, and of his subjects and *others inhabiting* within any of his countries, territories or dominions."

Het zijn onloochenbare feiten, doch daartegenover staat vooreerst, dat de Fransche prijsrechter in het begin dezer eeuw reeds, deze volmaakt onhoudbare leer over boord heeft geworpen, blijkens de hier boven aangehaalde vonnissen, en in de tweede plaats moet met grooten nadruk worden gewezen op het heugelijk feit, dat ook de jongste jurisprudentie zich van de Britsche oorlogstheorie heeft afgewend en de eenig juiste beginselen heeft toegepast.

In den Fransch-Duitschen oorlog althans zijn alle vonnissen gewezen in strijd met de leer van het domicilie; zoo heeft de Fransche „Conseil des prises" 31 Dec. 1870 in de zaak van „Le Joan" beslist, dat goederen toebehoorende aan in een neutrale haven gevestigde Duitschers behooren te worden geconfisqueerd: „Considérant qu'en principe on ne cesse pas d'appartenir à un pays parce qu'on réside dans un autre en vue d'y faire le commerce; considérant, que pour ne plus tenir à sa patrie il faut y avoir renoncé par l'adoption d'une patrie nouvelle, c'est à dire par la naturalisation; considérant que de même qu'un neutre, malgré sa résidence en pays ennemi ne perd pas de plein droit sa qualité neutre, la résidence commerciale d'un ennemi dans un port neutre ne fait pas perdre à celui-ci sa qualité ennemie; etc. Volmaakt in overeenstemming daarmeê zijn de vonnissen, die gewezen werden in de zaak van „Le Nicolaus" (12 Jan. 1871), in die van de „Laura-Louise" (7 Jan. 1871) en in het geval

van de „Johanna" (2 Febr. 1871), waarbij goederen, toebehoorende aan kooplui, gevestigd te Hall in Engeland, werden verbeurd verklaard, omdat zij hun neutrale nationaliteit niet konden bewijzen; uitspraken, waarbij de Britsche leer toepassing vindt zijn in den Fransch-Duitschen oorlog niet voorgekomen. [1])

En ten slotte wenschen wij er nog op te wijzen, dat ook in Amerika het geloof aan de Engelsche doctrine en praktijk op bedenkelijke wijze geschokt schijnt te zijn, blijkens de belangrijke conclusies, die de Attorney-general in 1854 aan den Staatssecretaris van Buitenlandsche zaken. heeft uitgebracht [2]) èn waarbij hij van de Britsche auteurs schrijft: „None of them can be received unreservedly, as authority, because none of them are exempt from the bias of local law, foreign policy, pretentions or purposes of Great-Britain" en van de Engelsche jurisprudentie zegt: „We are constrained to observe the fact, that the doctrines of public law, received in Great-Britain, especially regarding maritime rights, are not seldom in conflict with prevalent notions in all the rest of Europe; of course those doctrines are not entitled to conclusive authority as law" etc. Met deze feiten voor oogen aarzelen wij niet de Britsche leer der aparte „oorlogsnationaliteit" te verwerpen als een instituut van het hedendaagsch Volkenrecht, gelijk ook de nieuwste auteur op dit gebied, Pradier-Fodéré, in het 1896 verschenen 6de deel van zijn werk heeft gedaan, met de

[1]) cf. Henri Barboux „Jurisprudence du Conseil des Prises pendant la guerre de 1870/71", pg. 105, 108, 117 en 126.
[2]) cf. Soetbeer o. c. Neue Folge II, no. 182.

uitspraak in § 2722: „On a reproché avec raison à cette jurisprudence, qui est loin du reste, d'avoir été acceptée généralement de n'être pas fondée sur les rapports naturels des citoyens avec l'État et l'on n'a pas eu de peine à démontrer, qu'elle a été imaginée par les Anglais et les Américains pour faire autant de prises maritimes que possibles!"

Deze conclussie is des te belangrijker, omdat in tegenstelling met den landoorlog in den maritiemen krijg een beginsel heerscht, dat, al moge het moeilijk zijn overeen te brengen met de hierboven ontwikkelde opvatting van den oorlog, toch nog een vaststaande regel van het Volkenrecht is.

Wij ontmoeten hier n.l. het *buitrecht*, d. i. het recht om zich ten allen tijde meester te maken van vijandelijke koopvaarders en de aan boord zijnde lading, die aan vijandelijke onderdanen toebehoort. Dit overblijfsel van de oude leer, die in alle onderdanen der tegenpartij vijanden zag en hun goed confiscabel verklaarde, ontsiert het trotsch gebouw van het Internationaal Recht op pijnlijke wijze, en toch, als wij het wordingsproces van dit beginsel als in vogelvlucht volgen, dan moeten wij nog dankbaar zijn, dat dit de eenig overgebleven fout van vroeger dagen is.

„La guerre n'existe pas pour les neutres, ils sont toujours en paix, leurs droits sont les mêmes qu'avant le commencement des hostilités," schrijft Hautefeuille; [1]) zooals zij daar staat, is die uitspraak natuurlijk niet cor-

[1]) cf. Droits et devoirs II pg. 298.

rect, want behalve den van zelf sprekenden plicht om zich in geen enkel opzicht in den strijd te mengen, worden de neuterale Staten aan een aantal nieuwe verplichtingen gebonden, die voortvloeien uit het onbetwistbaar recht van de strijdende partijen om de handelingen te beletten, die het weerstandsvermogen van den vijand versterken. De bezwaren, uit die door de oorlogsnoodzaak geschapen wederzijdsche rechten en verplichtingen voortspruitende, doen zich in den landoorlog minder gevoelen, omdat dan de strijd gevoërd wordt op het territoir van een der partijen en het verkeer dan tijdelijk zoo goed als geheel wordt gestremd.

Geheel anders in den zeeoorlog, wanneer, behalve de territoriale wateren der „belligerantes", de geheele open zee het tooneel van den strijd is. Deze houdt daardoor echter niet op te zijn „the public highway" voor alle volken; het internationaal verkeer is geen oogenblik geschorst, de neutrale Staten gaan rustig voort met hun onderlingen handel en evengoed als in vredestijd verschaffen zij aan de strijdende partijen, wat dezen niet in hun land hebben, in ruil voor hetgeen zij zelf produceeren. Daaruit ontstaan de bekende combinaties van vijandelijke goederen, geladen in neutrale vaartuigen en omgekeerd, een neutrale lading in schepen van den vijand; wat mag daarvan de tegenpartij confisqueeren, en wat moet zij vrij laten?

Volmaakt in overeenstemming met de toenmalige leer dat de onderdaan der tegenpartij — maar dan ook slechts deze — met zijn goed vijandelijk en dus neembaar was, bepaalde de oudste hierop betrekkelijke regeling n.l. die

van het Consulato del Mare [1]), dat in beide gevallen slechts het aan den vijand toebehoorende confiscabel was. Ten einde echter de kaapvaart door grooten buit aanlokkelijker te maken, werden deze bepalingen somtijds vervangen door strengere, o. a. in Frankrijk door het Reglement van 1584 van Hendrik III, waarbij het voorschrift van het Consultaat, in geval van een neutrale lading in een vijandelijk schip, gewijzigd werd in den beruchten regel: „La robe ennemie confisque celle d'ami!" [2])

Daar de handel, en vooral de z.g. commissievaart, door zulke bepalingen niet weinig werd belemmerd, zocht men naar andere beginselen. Zoo verkreeg Frankrijk voor het eerst de opname van den nieuwen regel „le pavillon neutre couvre la cargaison" (of vrij schip, vrij goed) in het tractaat met Turkije in 1604, en van toen af begint de verwoede strijd om aan dit beginsel algemeen de zegepraal te verschaffen, een strijd, die eerst in deze eeuw zou eindigen.

Het wordt opgenomen vervolgens in een reeks van tractaten, gewoonlijk doch niet altijd vergezeld van den regel „onvrij schip, onvrij goed", om het eerste des te smakelijker te maken, doch daarbuiten worden ook tal van verdragen gesloten, die den regel missen, terwijl de

---

[1]) Datum onbekend; is vermoedelijk uit de 14e eeuw (cf. Hautefeuille, Histoire pg. 149). De 2 regels waren:

1°. On a le droit d'arrêter un navire ami, qui porte des marchandises ennemies, et de confisquer ces marchandises, mais pas le navire.

2°. Les marchandises appartenant à un ami, chargées dans un vaisseau ennemi capturé, ne sont pas confiscables. (cf. Ortolan o. c. II pg. 99). Onjuist is dus de formuleering van den Beer Poortugael op pg. 99.

[2]) Betwist schijnt het te zijn of ook in het andere geval „vijandelijk goed. neutraal schip", beide geconfisqueerd werden; cf. Ortolan o. c. II pg. 102.

„Robe" beteekent hier koopwaar (Ital. roba).

Fransche, Engelsche en Spaansche jurisprudentie veel strenger bepalingen toepassen, zoodra er geen tractaat bestaat.

De vrede van Utrecht in 1713 bevestigt het beginsel van de vrijheid der neutrale vlag tusschen Engeland, Frankrijk en Holland, en ook daarna worden tal van tractaten met den regel gesloten [1]), terwijl Frankrijk zijn gestreng reglement van 1681 vervangt, eerst door dat van 1744, hetwelk tot de voorschriften van het Consulaat terugkeert en daarna door dat van 1778, dat de beide regels: „vrij schip, vrij goed" en „onvrij schip, onvrij goed" aanvaardt, dank zij den invloed der vrij verklaarde Amerikaansche koloniën. Spanje volgt dat voorbeeld in zijn reglement van 1779 en evenzoo andere landen; alleen Engeland houdt zich, voor zoover het bij tractaat daarvan geen afstand heeft gedaan, aan zijn oude, strenge regels en verklaart in 1780 zelfs aan de Staten-Generaal van Holland, dat het, ondanks de bestaande tractaten in den vervolge zal worden behandeld op den voet van niet-gepriviligeerde neutralen. Dan wordt, als een tegenwicht tegenover de ondragelijke pretenties der Britten de z.g. „Gewapende Neutraliteit van het Noorden" gesloten tusschen Rusland, Denemarken en Zweden, waarin o.a. de regel „le navire libre rend libre la cargaison" wordt aanvaard. Frankrijk en Spanje betuigen hun adhaesie

---

[1]) cf. Ortolan o. c. II pg. 132; Phillimore o. c. III pg. 326 sqs, die zeer tegen den regel gekant is, geeft een aan Ward ontleende statistiek; van 1713–1780 staan 20 tractaten met den regel tegenover 34, die hem niet bevatten; van 1642–1780 is de verhouding 35 en 72; – de Cussy in zijn „Phases et causes célèbres du droit maritime" rekent daarentegen uit, dat er van 1746 tot 1846 122 tractaten met den regel gesloten zijn.

aan de beginselen dezer alliantie, Holland (dat dientengevolge in oorlog raakt met Engeland) Pruisen, Oostenrijk, Portugal en Sardinië treden toe, terwijl de Vereenigde Staten den regel opnemen in al hun tractaten [1]).

Albion, dat intusschen de suprematie ter zee heeft verworven, blijft echter met strenge hand zijn harde beginselen toepassen en de 2de Gewapende Neutraliteit van 1800 vermag door den moord op Czaar Paul I in 1801 niets, zoodat achtereenvolgens Rusland, Zweden en Denemarken, evenals vroeger reeds Holland, gedwongen worden toe te geven en den regel „vrij schip, vrij goed" voorloopig los te laten.

Ook tegenover Napoleon blijft het Eilandenrijk aan zijn beginselen getrouw, en noch de vrede van Amiens (1802), noch die van Parijs (1814) brengen ons iets verder. Het Weener Congres vindt geen tijd zijn aandacht aan het vraagstuk te wijden en de daarop volgende 40 jaren van bijna ongestoorden vrede schuiven de kwestie naar den achtergrond. Maar toch heeft de voor de neutralen zoo gunstige regel in stilte terrein gewonnen, dank zij de omwenteling in de oeconomische begrippen. Zeer juist schrijft Cauchy (avant-propos XIX): „Certains progrès, que nous aurons à observer dans le droit des belligeránts ne seront, en réalité, qu'une suite des changements heureux, qui se seront développés dans les relations

---

[1]) cf. Ortolan o. c. II pg. 140 sqs, Mr. Reiger o. c. pg. 209 sqs, Mr. Philipson o. c. pg. 156 sqs. Hautefeuille (Dr. et Dev. II pg. 290) acht de onschendbaarheid der neutrale vlag een eisch van het z.g. „droit primitif" terwijl hij de fictie „schip is territoir" juist met het oog dáárop met zooveel ijver verdedigt, waarin hij door tal van schrijvers van 't laatst der vorige eeuw is voorgegaan (zie de opsomming en behandeling daarvan bij Mr. Reiger pg. 140 e. v.)

pacifiques et commerciales des peuples. La mer ne conservera ses franchises en temps de guerre qu'autant que le commerce aura conquis les siennes en temps de paix." De leer van de handelsbalans is gevallen, de Engelsche „Navigation Act" heeft voor de naar vrijheid snakkende handelstheoriën moeten zwichten en de nieuwe leer, dat men van ieder. ingrijpen in het verkeer ook zelf den terugslag moet gevoelen, dat door belemmering van den handel der neutralen, de eigen consumenten worden benadeeld, dringt meer en meer door. Ten slotte komt in 1854 de Krimoorlog den laatsten stoot geven; de Britten strijden aan de zijde van Frankrijk en zien zich genoodzaakt het door hun bondgenoot toegepaste beginsel van de vrijheid der neutrale vlag te aanvaarden. En wanneer nà het sluiten van den vrede wordt overgegaan tot het formuleeren van enkele grondbeginselen van het Internationaal Maritiem Recht, die belichaamd zijn in de beroemde Declaratie van 16 April 1856, geeft het onbuigzame Albion eindelijk toe en aanvaardt voor goed de beide regels:

1°. Le pavillon neutre couvre la marchandise ennemie (à l'exception de la contrebande de guerre).

2°. La marchandise neutre (à l'exception de la contrebande de guerre) n'est pas saisissable sous pavillon ennemie [1]).

---

[1]) De 2 andere regels zijn: *a.* La course est et demeure abolie; *b.* Les blocus pour être obligatoires doivent être effectifs, c'est à dire, maintenir une force suffisante, pour interdire réellement l'accès du littoral de l'ennemi.

Met uitzondering van Mexico, Spanje en de Ver. St. van N. Amerika zijn nà 1856 achtereenvolgens alle Staten der beschaafde wereld toegetreden. — Engeland's concessie werd door de Britsche schrijvers lang niet algemeen goedgekeurd en Phillimore laat niet na in de voorrede van het derde deel van zijn

Zij vormen sinds 1856 de grondregels van het krijgsrecht ter zee, die in alle daarop volgende oorlogen nauwkeurig zijn toegepast geworden. Daarmee behoort dus de onschendbaarheid van den privaateigendom nog tot de wenschen der toekomst en juist op grond dat de Parijsche Zeerechtdeclaratie op dit punt halverwege is blijven ven staan, hebben de Vereenigde Staten, die door de gelijktijdige afschaffing der kaapvaart tegenover Engeland's immense vloten van hun voornaamste kracht zouden beroofd worden, geweigerd haar te onderteekenen. Alleen onder die voorwaarde verklaarde de Staatssecretaris Marcy in zijn nota van 28 Juli 1856 aan den Franschen Ambassadeur te Washington, die de voordeelen van dat beginsel in den breede uiteenzet, is Amerika bereid tot de Declaratie toe te treden, gelijk ook de President Pierce in December van dat jaar in zijn boodschap aan het Congres verklaarde [1]). Doch weder is het Groot-Brittannië geweest, dat zich op grond van vermeend eigenbelang en steunende op zijn suprematie ter zee, tegen dit volkomen juiste beginsel heeft verzet. Reeds opgenomen in het tusschen Pruisen en de Vereenigde Staten van Noord-Amerika in 1785 gesloten tractaat, in 1792 door Frankrijk aanvaard, later door Napoleon als rechtmatig erkend en zelfs in 1823 door de Franschen tegen Spanje practisch toegepast, is, ondanks de vurige verdediging der Ameri-

---

werk, dat in 1857 uitkwam, van zijn misnoegen blijk te geven en verklaart terloops, dat Engeland toch aan niets is gebonden omdat „this declaration has not yet been embodied in a treaty." — cf. Daarentegen Mr. Philipson o. a. pg. 238 sqs.

[1]) Zie beide nota's en boodschap aangehaald bij de Laveleye „Essais et Études" 2ième série 1895 pg. 43.

kanen, de opname van dit beginsel waarvan de President Monroe in 1823 verklaarde: „an essential amelioration of the human race would follow from the abolition of private war at sea", steeds afgestuit op Engeland's onredelijken tegenstand.

In 1859 breken de Hanzesteden, met Bremen aan het hoofd, er een lans voor, in 1861 herhaalt de Amerikaansche Staatssecretaris Seward het vroegere voorstel, maar Engeland blijft hardnekkig weigeren en Lord Palmerston, die zelf de juistheid er van had erkend in zijn rede tot de Liverpoolsche Kamer van koophandel van 1856: „It is the conflict of armies by land and fleets by sea, that decides the great contest of nations", verklaart in 1862, toen de Britsche handel zelf, met Cobden aan het hoofd, de invoering van het beginsel komt vragen, plotseling, dat Engeland geen afstand kan doen van „one of the most certain and highly valued belligerent rights"

Geheel hopeloos is echter de toestand niet; de mannen der wetenschap hebben voor 't grootste deel het beginsel aanvaard, de Brusselsche Conferentie van 1874 heeft het opgenomen (art. 40), het Institut de droit international heeft het uitgesproken in zijn zittingen van 1875 en 1877 [1]) en de argumenten der tegenstanders [2]) (waaronder wij behalve de Engelsche als Twiss, Westlake en Lorimer, ook Ortolan en Hautefeuille ontmoeten) zijn door zijn rapporteurs, waaronder de Belgische hoog-

[1]) cf. Annuaire I pg. 114 sqs. en Ann. II pg. 116 sqs. en het daarin opgenomen rapport van prof. von Bulmerincq.

[2]) cf. Twiss o. c. II pg. 141, Phillimore o. c. III pg. 115 sqs., Lorimer, „Revue de dr. intern." 1875, Ortolan, o. c. II pg. 170

leeraar de Laveleye [1]) een eerste plaats inneemt, glansrijk wederlegd geworden.

Ook practisch wint de onschendbaarheid van den privaateigendom ter zee allengs terrein, in de oorlogen van 1859 (Frankrijk en Sardinië tegenover Oostenrijk), van 1860 (Frankrijk en Engeland tegenove China), en 1866 (Pruisen en Oostenrijk) is zij gehuldigd geworden [2]); de Noord-Duitsche Bondsraad heeft 18 April 1868 de wenschelijkheid in een motie uitgesproken en Amerika heeft het in tal van tractaten uitdrukkelijk doen opnemen. Voegt men daarbij de sprekende feiten, dat, èn het Italiaansche wetboek van koophandel van 1865 (art. 211/3) en de N. Amerikaansche krijgsartikelen (art. 37/8) het beginsel bevatten, dan kan men gerust de verklaring van Perels onderschrijven: „dasz der Glaube an das Seebeuterecht bereits gründlich erschüttert ist!" [3])

Zoo lang echter het buitrecht ter zee, zij het dan ook wankelende en sidderende op zijn grondvesten, onder de

---

[1]) cf. het door dezen aan het Instituut uitgebracht rapport in zijn: „Essais et Études" (2ième série 1895) pg. 82 sqs. De conclusie waartoe de rapporteurs (de Laveleye, Rolin en Pierantoni) kwamen, luidde: „Qu'il n'existe pas dans la nature des choses un principe rationel ou juridique, sur le quel on peut se fondre une distinction entre le traitement de la propriété privée ennemie ou neutre dans la guerre maritime et le traitement de la même propriété dans la guerre terrestre!" — cf. ook den B. Poortugael o. c. pg. 310 sqs.

[2]) In den Amerikaanschen Burgerkrijg, den Krimoorlog en den Deenschen oorlog van 1864, hebben beide partijen van het buitrecht gebruik gemaakt. In den Fransch-Duitschen oorlog, aan den vooravond waarvan door de Fransche Regeering een ontwerp was ingediend met het beginsel van de onschendbaarheid, dat echter te midden van de woelingen van den krijg verdween, verklaarde de Koning van Pruisen bij decreet van 18 Juli 1870 afstand te doen van het buitrecht, zelfs zonder reciprociteit te eischen; het werd echter 12 Januari 1871 ingetrokken, nadat een aantal Duitsche koopvaarders waren genomen. Ondanks haar overwicht zijn niet meer dan een 70tal Duitsche koopvaarders door de Fransche Marine opgebracht, geschat op een waarde van circa 6 mill. (cf. de Laveleye o. c. pg. 59).

[3]) Perels o. c. pg. 206.

machtige mokerslagen van geleerden en staatslieden, militairen en diplomaten, nog immer zijn positie als internationale oorlogsregel weet te handhaven, is de nationaliteit van schip en lading in het oorlogszeerecht een allerbelangrijkste factor. Zoolang de strijdende partijen de vijandelijke koopvaarders en de vijandelijke lading nog mogen opbrengen om door het prijsgerecht te worden geconfisqueerd, zoolang ook zal de eerste en gewichtigste functie van marineofficieren en prijsrechters zijn „to decide between the belligerent souvereign 's subjects of neutral States. [1])

§ 3. **Conclusie.**

Resumeeren wij kortelings, dan constateeren wij dat de publiekrechtelijke band, die het schip aan een Staat verbindt de bron is van een reeks belangrijke rechten en verplichtingen, welke het schip met zijn bemanning ook blijven vergezellen als zij de open zee hebben bereikt; dat ook in de territoriale wateren de nationaliteit influenceert op den rechtstoestand, in het bijzonder van oorlogsschepen, maar toch ook in menig opzicht van koopvaarders, terwijl eindelijk voor de geschillen, wier oplossing het Internationaal Privaatrecht tot taak heeft, zoowel doctrine als jurisprudentie in de belangrijkste gevallen bijna éénstemmig zich hebben verklaard voor toepassing van de „loi du pavillon" d. i. van de wet van den Staat, waartoe het schip behoort. Memoreeren wij ten slotte, dat, zoolang de zeeoorlog zich nog onderscheidt door de aantastbaarheid van den privaateigendom, de bevoegdheid

[1]) H. S. Maine „International law" (1888) pg. 96.

tot opbrengen van schip en lading afhangt van hun nationaliteit, dan kunnen wij gerust Stoerk's verklaring onderschrijven: „Die Zugehörigkeit zu einem bestimmten Staatswesen ist die notwendige Voraussetzung seiner rechtlichen Existenz, seiner juristischen „Person"! [1]) en kunnen wij Catellani's uitspraak mutatis mutandis hier overbrengen: „tant que la nationalité n'est pas précisée, toute la matière du droit international maritime reste obscure!"

Het resultaat van ons onderzoek wenschen wij neêr te leggen in de volgende vier grondregels:

1⁰. In den kring der tot de internationale Gemeenschap behoorende Staten mag geen schip zijn zonder nationaliteit;

2⁰. Geen schip mag daar hebben twee of meer nationaliteiten [2]);

3⁰. De keuze van de nationaliteit moet vrij zijn;

4⁰. De Staat moet even vrij zijn zijn nationaliteit te weigeren.

Eene uitvoerige toelichting dezer regels is overbodig; zij volgen als van zelf uit het onderzoek, dat wij naar de beteekenis van het „scheepsstaatsverband" in het internationaal verkeer hebben ingesteld. De eerste twee worden, hoewel gewoonlijk minder juist geformuleerd, algemeen toegegeven; de eenige ons bekende schrijver, die er zich

---

[1]) von Holtzendorff's Handbuch II pg. 520.

[2]) Dat de praktijk bij lange na zoover nog niet is, blijkt uit art. 14 van het Duitsch-Turksch scheepvaarttractaat van 26 Aug. 1890, dat wij curiositeitshalve memoveeren: „Sollte ein Schiff nach Deutschem Recht als Deutsches und zugleicher Zeit nach Ottomanischem Recht als Ottomanisches betrachtet werden, so kann jeder der beiden Hohen Theile in seinem Gewässern dieses Schiff als zu seiner Nationalität gehörig behandeln."

tegen verzet is de Portugees Pinheiro-Ferreira, die spottend uitroept: „Qu'il est absurde d'exiger que quelqu'un appartienne forcément à une nation, parce qu'on est libre d'appartenir à plusieurs à la fois, ou de n'appartenir à aucune, si ce n'est pas le devoir de les respecter toutes!" [1])

Diep inzicht in de beteekenis van de nationaliteit voor het Volkenrecht zoeken wij in deze absurde conclusie te vergeefs; meer zelfs nog dan bij de individuen gelden deze regels ten aanzien van schepen, want bevinden de eerste zich gewoonlijk op het territoir van eenigen Staat, onder wiens territoriale gezagsuitoefening zij ten minste vallen, de laatste daarentegen bewegen zich op dat onafzienbaar gebied, waar niemand eenige heerschappij bezit. Het groote beginsel van de vrijheid der zee zou een onding worden, de veiligheid van het internationaal verkeer onbestaanbaar zijn, wanneer men duldde dat daar schepen rondzwalkten, vrij van elken band met een georganiseerden Staat, die, zoo zij zich niet reeds daadwerkelijk aan zeeroof overgaven, dan toch bij gemis aan elken breidel aan de hartstochten en begeerten hunner bemanningen, een eeuwigdurend gevaar zouden opleveren. En hoe den meer en meer veldwinnenden regel toe te passen, dat het z.g. „personeel statuut" grootendeels wordt bepaald door de wet, die zijn nationaliteit aangeeft, als in casu het schip geen of twee nationaliteiten bezit? En wat te doen met zoo'n vaartuig in tijd van oorlog?

Pinheiro-Ferreira staat dan ook absoluut geïsoleerd in

---

[1]) cf. Manuel du citoyen sous un gouvernement représentatif II, § 986.

zijn conclusie, maar toch gaan naar onze meening ook de andere schrijvers [1]) te ver met hunnen eisch, dat elk schip, welk ook, een nationaliteit moet bezitten. Evenmin als bij de individuen kan die eisch hier worden gesteld, want vooreerst zou die band met een halfbeschaafden Staat, die geen deel uitmaakt van de Volkerengemeenschap, al heel weinig beteekenen als grondslag van een behoorlijke contrôle, en in de tweede plaats zijn de regels van het Volkenrecht noch verbindend voor, noch tegenover zulke Staten. Vandaar dat wij den regel eenigszins hebben beperkt!

Dat men overigens vrij moet zijn in de keuze der nationaliteit, is duidelijk; zij brengt te zware veplichtingen mede, dan dat men die behoorlijk zou kunnen vervullen als men de gevoelens mist, zonder welke zij een ondragelijke last zouden worden, terwijl de Staat van zulke gedwongen „staatsangehorige" schepen niet anders dan last zou hebben.

Het 4de beginsel ten slotte is niet minder natuurlijk; de Staat, die eenerzijds verantwoordelijk is voor alle handelingen zijner nationale schepen, en anderzijds verplicht is hen overal en te allen tijde bescherming te verleenen, moet natuurlijk de vrijheid hebben elke aanvrage om zijn nationaliteit te weigeren, zoodra hij vermoedt, dat hij daardoor in internationale verwikkelingen en moeilijkheden zal worden betrokken, of niet bij machte zal zijn de noodige bescherming te verleenen.

Deze regels, die naar onze meening, de logische conse-

---

[1]) cf. Ortolan o. c. I pg. 165 sqs., Pradier-Fodéré o. c. V § 2276, § 2294, den Beer Poortugael o. c. pg. 110, en Bluntschli § 325.

quentie zijn van een aandachtige beschouwing van doctrine en praktijk van het hedendaagsche Volkenrecht vormen den toetssteen voor ons verder onderzoek, de basis, waarop de internationale regeling van dit onderwerp moet rusten. Daarvoor moeten wij echter een scherp onderscheid maken tusschen twee vaak verwarde zaken nl.:

a. de *voorwaarden*, waaraan een schip moet voldoen, om een zekere nationaliteit te kunnen bezitten;

b. de *bewijzen*, dat daaraan is voldaan, dat deze of gene nationaliteit is verkregen.

Hoewel de omgekeerde volgorde misschien logischer ware, zullen wij eerst bij deze laatste, hoewel zij niet bepaald tot het door ons gekozen onderwerp behooren, een oogenblik stil staan, zoowel ter verduidelijking van sommige later aan te voeren punten, als om het nauw verband, dat er tusschen beide kwesties bestaat.

HOOFDSTUK IV.

Bewijs van de nationaliteit van het schip.

Zooals wij reeds vroeger memoreerden, wordt de nationaliteit van het schip *aangewezen* door de nationale vlag [1]), die het van zijn mast laat wapperen; bij sommige Staten is die voor oorlogsschepen een andere dan die voor koopvaarders, wat overigens, al is het weinig aanbevelenswaardig, geen verschil oplevert, daar beiden dienen om dezelfde nationaliteit aan te wijzen, terwijl het een algemeen gebruik is dat oorlogsschepen alleen het recht hebben den wimpel (flamme) gespleten (battu à sa corne) te voeren [2]).

Onfeilbaar bewijs voor de nationaliteit is de vlag natuurlijk niet; zij is niet meer dan het uitwendig kenteeken met een soort van „prima facie" bewijskracht, die echter op deugdelijke wijze dient te worden gestaafd;

[1]) Voor de geschiedkundige ontwikkeling verwijzen wij naar Mr. T. G. H. Reitsma „De nationaliteit der koopvaardijschepen" (Diss. Gron. 1868.)

[2]) cf. Ortolan o. c. I pg. 181 sqs., Perels „Seerecht" pg. 57, den Beer Poortugael o. c. pg. 111.

„en réalité un pavillon arboré sur un mât n'est pas qu'un *signe*, qui a besoin tout au moins d'être confirmé par un témoignage." [1])

Hoe wordt dat bewijs nu geleverd?

In dat opzicht bestaat een frappant onderscheid tusschen den oorlogsbodem en den koopvaarder. Voor den eerste is het antwoord spoedig gegeven; zijn qualiteit als krijgsmiddel, in de tegenwoordige tijden genoegzaam duidelijk herkenbaar, wijst als van zelf de nationaliteit uit; het vertoonen van vlag en wimpel is voldoende, in gewichtige oogenblikken bevestigd door een kanonschot (coup d'assurance, affirming gun), waarvan de Fransche marine-officier Ortolan zoo treffend juist getuigt: „Cette forme simple et majestueuse d'attestation convient à la sainteté du serment; elle est en effet le signe du serment d'honneur de l'officier-commandant et de tous à bord. — La voix du canon qui parle au nom d'une Souveraineté, le sifflement du boulet et ses bonds saccadés sur la mer unie ou sur les crêtes de la houle sont, en outre, un salut fait au pavillon et un avertissement qu'on est prêt à le défendre". [2])

In geval van gegronden twijfel, wat bij kruisers en transportschepen zeer mogelijk is, kan bevestiging worden verlangd, hetzij door het eerewoord van den commandant, hetzij door het vertoon van de orders, die deze van zijn Souverein heeft ontvangen; zoowel in tijd van vrede als van oorlog zijn zij van ieder nader onderzoek vrij ge-

---

[1]) cf. Cauchy o. c. I pg. 55; cf. ook Ortolan o. c. 174, Pradier-Fodéré o. c. V pg. 1031.

[2]) cf. o. c. II pg. 249.

steld. -- „In general — zoo luidt de uitspraak van het Amerikaansch Hooggerechtshof, — „the commission of a public ship, signed by the proper authorities of a nation to which she belongs, is complete proof of her national character" [1]) en de Nederlandsche Regeering paste, doch niet geheel terecht, den regel in 1861 zelfs toe, toen de beroemde kruiser der Geconfereerden „The Sumter" den 17en Juli voor de haven van Curaçao verscheen en verzocht te mogen binnenloopen; de Gouverneur der Kolonie weigerde op grond dat geen kaperschepen mochten worden toegelaten en eerst, toen de commandant schriftelijk zijn woord had gegeven, „that the Sumter was a ship of war, duly commissioned by the Government of the Confederate States," gaf Z. Exc. toestemming. Het protest van den Noord-Amerikaanschen Staatssecretaris Seward, die niet ten onrechte aanvoerde, dat hier geen sprake kon zijn van orders van een erkenden Souverein, bleef na het antwoord van den Nederlandschen Minister van Buitenlandsche Zaken Baron van Zuijlen van Nijevelt, echter zonder gevolg. [2])

Meer bezwaren levert de vraag op bij *koopvaarders*, wier uiterlijk geen de minste aanwijzing oplevert en wier kapitein geen aanspraak kan maken, dat aan zijn woord of aan zijn orders dezelfde heilige beteekenis wordt toegekend als aan die van den marine-officier, den vertegenwoordiger van zijn Souverein.

Hier nu moet het bewijs, dat werkelijk de nationaliteit,

---

[1]) cf. Phillimore o. c. I pg. 379, III pg. 542, Cauchy o. c. II 224 von Kaltenborn II pg. 457, den Beer Poortugael o. c. pg. 138 sqs.

[2]) cf. Ortolan o. c. I pg. 182.

die de vlag slechts aanwijst, is verkregen, worden geleverd door de scheepspapieren (papiers de bord, lettres de mer), die worden afgegeven door de nationale overheid en wier inhoud, aard en getal afhangen van de vereischten, die iedere nationale wet tot verkrijging van het „scheepsstaatsverband" stelt.

Toch is daarmêe de vraag niet opgelost, want, als in open zee geen enkele Staat zich eenige gezagsuitoefening mag aanmatigen over de vaartuigen van een vreemden Staat, dan mag hij ook niet controleeren of een vreemd schip werkelijk recht heeft op de vlag, die het voert; de gezamenlijke oorlogsvlooten vormen -- [het is misschien weinig eerbiedig opgemerkt, maar dan toch een practisch bewijs van het bestaan eener Volkerengemeenschap] — als het ware een internationale gendarmerie, doch moeten zich in open zee bepalen tot het toezicht over de eigen nationale vaartuigen. [1]) — Het oorlogsschip moet dus weten, welke vlag de koopvaarder, dien hij aan den horizon waarneemt, voert. Gewoonlijk zal deze bij wijze van beleefdheid uit zich zelf reeds zijn vlag hijschen, — rechtens is hij daartoe niet verplicht „now the ceremonial is essentially a matter of courtesy [2]), — maar doet hij het niet, dan geeft het Volkenrecht den oorlogsbodem het recht hem te dwingen. Dat *vlagonderzoek* (enquête de pavillon) bestaat hierin, dat hij het vaartuig

[1]) In de territoriale wateren kunnen de oorlogsschepen van den kuststaat natuurlijk *alle* handelsvaartuigen zonder onderscheid controleeren, gelijk ook de havenautoriteiten; zoo gebiedt art. 13 van de Nederl. Wet van 1869, dat de schippers van Nederlandsche zoowel als van vreemde vaartuigen bij het in- en uitvaren een zeebrief of een ander geldig bewijs der nationaliteit moeten toonen, bij gemis waarvan de ambtenaren zelfs mogen aanhouden.

[2]) cf. Twiss o. c. I pg. 266.

nadert (zoogen. jagen, chasser, droit d'approche), vervolgens zijn eigen nationale vlag hijscht en bevestigt door een kanonschot (coup de semonce), dat als het „halt wie daar!" van den schildwacht een uitdrukkelijk bevel is om de vlag te toonen, ingeval van talmen nog gevolgd door een scherp schot vlak voor den boeg, bij wijze van laatste waarschuwing. — Gehoorzaamt de koopvaarder, die nochtans niet in het minst verplicht is zijn vaart te verminderen, dan kan het jagende schip desnoods nog praaien (raisonner) ten einde uit de antwoorden - die de ander verplicht is te geven — te controleeren, of hier misschien geen bedrog in het spel is, doch verder mag het niet gaan; de vreemde vlag, die aan den mast is geheschen, is een „tot hier toe en niet verder!", van een nader onderzoek aan boord, of die vlag overeenkomt met de zeebrieven, is in tijd van vrede geen sprake, slechts een nationaal oorlogsschip zou daartoe de bevoegdheid bezitten, want de algemeene regel van het Volkenrecht is deze: Chaque Puissance doit seule avoir le droit de surveiller l'usage et d'empêcher l'abus de son propre pavillon! [1])

Blijft de koopvaarder echter hardnekkig weigeren zijn vlag te vertoonen, dan ontstaat een sterk vermoeden, dat het een schip is, dat zich aan de menschelijke samenleving heeft onttrokken; en dan ook mag de vervolgende kruiser, daar trouwens geen vlag hem verbiedt verder te gaan, aan boord een onderzoek instellen en zulks desnoods met geweld bewerkstelligen. — „Ships of war, zegt Twiss zeer juist, are so far entitled to maintain guard

[1]) cf. Pradier-Fodéré o. c. V, pg. 1005. Brief van den Amerikaanschen Minister Webster aan den gezant te Londen van 28 Maart 1843 bij Wharton o. c. III § 327.

over the safe navigation of the high seas, that they may rightfully compel a vessel, which does not exhibit any flag, to announce her national character by hoisting her colours.... and if she declines, may treat her as a vessel of no certain nationality and compel her to bring to. [1])

Behalve de bij tractaat overeengekomen afwijkingen kent het Volkenrecht op die regels slechts één uitzondering, n.l. het geval, dat de bemanning zich heeft schuldig gemaakt aan *zeeroof*; dan behoeft de kruiser zich niet meer aan de geheschen vlag te storen, en hij kan, welke die vlag ook zij, het vaartuig aanhouden, doorzoeken en opbrengen. Zeeroof toch is een misdrijf tegen het Volkenrecht, dat „dénationaliseerend" werkt, de daders zijn „communes hostes omnium" en staan buiten ieder staatsverband; „Les pirates, n'ayant ni pavillon ni nationalité, et étant ennemis de toutes les nations peuvent être attaqués, pris et jugés partout et par tous les États!" [2])

Dat men in geval van vermoeden zeer voorzichtig moet zijn, is natuurlijk, omdat in geval van vergissing de aldus ten onrechte aangehoudene recht op schadevergoeding verkrijgt. [3])

[1]) cf. Twiss o. c. I, pg. 269.

[2]) cf. Calvo o. c. II § 1144. Zie verder Phillimore o c. I § 365. Wheaton o. c. I, pg. 164. Perels o. c. pg. 129. Pradier-Foderé o. c. § 2491. Ortolan o. c. I pg. 208. Hun definities komen vrijwel op hetzelfde neer: „Les pirates sont ceux, qui courent les mers de leur propre autorité pour y commettre des actes de déprédation, pillant à main armée, les navires de *toutes* les nations sans faire d'autre distinction que celle qui leur convient pour assurer l'impunité de leurs méfaits." Toch is het dikwerf bezwaarlijk ze te onderkennen, deels door het vaak onregelmatig uitgeven van kaperbrieven, deels in geval van burgerkrijg, welke gevallen de nationale wetten gewoonlijk assimileeren met zeeroof; volkenrechtelijk is dat echter niet waar; de schepen hebben dan geen „droit de représentation légale", vreemde Staten kunnen weigeren hen te ontvangen, desnoods gevangen nemen, doch ze nimmer als zeeroovers behandelen. cf. Pradier-Fodéré V § 2502 sqs.

[3]) cf. Perels o. c. pg. 69, den Beer Poortugael o. c. pg. 195.

Overigens bestaat het „droit de visite" (right of visit and search) d. i. het recht om bij *alle* koopvaarders van welke nationaliteit ook, een onderzoek in te stellen naar de nationaliteit, lading en bestemming, [1]) slechts in tijd van oorlog, als een consequent uitvloeisel van de bevoegdheid der „belligerantes" om vijandelijke schepen en lading te nemen, contrabande te weren en het doorbreken eener blokkade te verhinderen. Waar dat recht eenvoudig onmogelijk zou kunnen worden gemaakt door het voeren eener valsche vlag, geeft het oorlogsrecht bij uitzondering de bevoegdheid zulks te voorkomen door het instellen der visitatie aan boord. — Het is dan geen gezagsuitoefening over neutralen, maar een preventieve maatregel, geboden door de zorg voor zelfbehoud.

In tijd van vrede echter is die handeling zonder twijfel een aantasten van de souvereiniteit van den Staat, door de vlag aangewezen, en dus ten allen tijde in open zee verboden, tenzij het recht daartoe bij tractaat is verleend geworden [2]).

Dit is duidelijk, en wij zouden er mede kunnen volstaan, ware het niet dat deze eeuw een tegenovergestelde leer heeft hooren verkondigen en toepassen, en wel naar aanleiding van den in het begin dezer eeuw door Engeland aangebonden strijd tegen den *slavenhandel* (traite des noirs), in de verklaring van het Weener congres van 8 Febr. 1815 genoemd: „comme répugnant aux principes

[1]) Het omvat het recht van aanhouding (arrêt), onderzoek, (visite), doorzoeking (recherche) en opbrengst (saisie).

[2]) cf. Ortolan I. 233, Hautefeuille „Questions" pg. 290, von Martens o. c. II. 22?. Bluntschli „Rechtsbuch" § 341 sqs., Perels „Seerecht" pg. 50, den Beer Poortugael pg. 537, 116, Pradier-Fodéré o. c. V § 2532/3, Wheaton „Enquiry into the right of visitation and search", pg. 84 enz.

d'humanité et de morale universelle, un fléau qui a trop longtemps désolé l'Afrique, dégradé l'Europe et affligé l'humanité." – Groot-Brittannië, dat in den oorlogstijd vóór 1814, in het „droit de visite" tevens een uitnemend middel had gevonden tot wering van den „traite des noirs", maar zich na den Parijschen vrede (30 Mei 1814) rechtens daarvan beroofd zag, tracht op de congressen van Aix-la-Chapelle (1818) en van Verona (1822) den slavenhandel te laten verklaren tot een misdrijf tegen het Volkenrecht, of elkaar bij verdrag het „droit de visite" te doen toestaan". Tevergeefs echter, de Groote Mogendheden weigeren beide. Intusschen heeft Engeland met Portugal (28 Juli 1817), Spanje (22 Sept. 1817) en Nederland (4 Mei 1818) tractaten gesloten, waarbij een wederkeerig visitatierecht op de Afrikaansche kusten is bedongen, en nadat bij de conventies van 1831 en 1833 ook Frankrijk heeft toegegeven, volgen weldra Denemarken en Sardinië in 1834, Zweden in 1835, de Hanzesteden en Toscane in 1837, en de beide Siciliën in 1838, terwijl ten slotte bij het tractaat van Londen (20 Dec. 1841) Engeland, Frankrijk, Rusland, Pruisen en Oostenrijk elkaar wederkeerig dat recht toekennen op bepaalde deelen der Afrikaansche kust.

Maar van nu af ontbrandt de strijd tegen dit „droit de visite", dat Hautefeuille noemt „attentoire à la dignité nationale". Frankrijk weigert de ratificatie van het Londensch tractaat en Amerika, bang voor een overwicht der Engelsche marine en geleerd door het volkomen wederrechtelijk gedrag der Britten tegenover Portugal in 1839 [1])

[1]) Toen toch vaardigde Engeland een „bill" uit, die de Britsche Kruisers machtigde om de Portugeesche schepen overal op de Afrikaansche kusten te visiteeren, terwijl 't tractaat zulks slechts op zekere gedeelten toestond.

weigert hardnekkig een verdrag in dien geest te sluiten en kant zich heftig tegen de door Lord Aberdeen in zijn brief van 13 Oct. 1841 uitgevonden onderscheiding in „right of visit" en „right of search." [1]). Bij het tractaat van Washington (9 Aug. 1842), met Engeland gesloten, verbindt Amerika zich slechts om een voldoende zeemacht op Afrika's kusten te stationneeren, terwijl de minister Webster in een nota van 29 April 1843 nog eens uiteenzet, dat sinds eeuwen alle geleerden, rechters en tractaten de beide expressies door elkaar hebben gebruikt om het exceptioneele oorlogsrecht aan te duiden, dat op het Continent altijd alleen „droit de visite" heet.

Ook het tractaat tusschen Frankrijk en Engeland van 29 Mei 1845 kent het niet, doch de instructies voor beider marine [2]), waaraan de conventie veel overlaat, kennen wel de bevoegdheid om bij elkanders schepen de de nationaliteit met de zeebrieven te vergelijken (vérification des papiers), doch verbieden uitdrukkelijk „la visite des cargaisons".

Intusschen veroorlooft Albion zich in 1845 iets dergelijks tegenover Brazilië als vroeger tegen Portugal [3]),

---

[1]) Dat „right of visit" zou slechts dienen ter verifieering van de nationaliteit zonder eenig verder onderzoek naar lading enz., ten einde te voorkomen dat de slavenhalers door valschelijk de Amerikaansche vlag te voeren, zouden ontkomen. — cf. Wharton o. c. III § 327.

[2]) De beide instructies komen voor bij Ortolan I pg. 242 sqs.; het onderscheid met de Amerikaansche is duidelijk; terwijl, althans de Engelsche, uitdrukkelijk aan de kruisers toestaat een schip, verdacht van het voeren eener geusurpeerde vlag, te dwingen om bij te leggen, wordt zulks in de Amerik. ten sterkste verboden. — De Fransche, in 1859 en 1867 herzien, is minder duidelijk; cf. echter Hautefeuille Dr. et Dev. I pg. 22 en Annuaire de l'Institut XIII pg. 39.

[3]) Terecht voerde Brazilië in zijn protest aan, dat evenmin als een Staat bij zijn buurman mag ingrijpen om hem een handje te helpen bij het straffen van misdrijven, zulks ter zee mag geschieden aan boord van vreemde schepen. — cf. Pradier-Fodéré V pg. 1039.

en in 1858 geeft het plotseling aan zijn kruizers in den Golf van Mexico last, ook de Amerikaansche koopvaarders te visiteeren. — De Ver. Staten protesteeren heftig en Engeland bang geworden, raadpleegt de Advocaten der Kroon, en desavoueert zijn kruisers. In de zitting van het Lagerhuis (12 Juli 1858) verklaart de Staatssecretaris Fitzgerald, dat de Regeering, ziende dat het „droit de visite" in tijd van vrede *onwettig* is, aan het Amerikaansche Gouvernement heeft bericht dat Engeland er oogenblikkelijk afstand van zal doen, terwijl in de zitting van het Hoogerhuis Lord Lyndhurst nadrukkelijk verklaart, dat geen afstand was gedaan van een *recht* — want dat had nooit bestaan — maar van een *geusurpeerd recht*, dat nimmer door eenig auteur was erkend, noch door een rechter toegepast. – Van dat oogenblik is ook de Britsche praktijk in overeenstemming met de doctrine, die in tijd van vrede geen „droit de visite", noch „simple vérification du pavillon" kent dan krachtens tractaat. [1])

Wel hebben Italië en Amerika (dat in 1862 ten slotte toch met Engeland een verdrag tot wederzijdsche toekenning van het visitatierecht op de Afrikaansche kusten had gesloten) op de Berlijnsche Conferentie tot regeling der Congo-aangelegenheden (1885) weder getracht den slavenhandel te doen opnemen onder de misdrijven tegen het Volkenrecht, doch die poging is mislukt, en op de Anti-Slavernij-conferentie te Brussel (1889 en 1890) evenals op de zittingen van het Instituut (1891 en 1894), heeft de strijd wel geloopen over de vraag, welk dier

[1]) cf. Pradier-Fodéré V pg. 1040 sqs.; alleen Phillimore (III pg. 523) houdt vol dat het Volkenrecht de onderscheiding kent.

twee bevoegdheden gevorderd werd als deugdelijk uitroeiïngsmiddel van den „traite noir" maar geen enkel oogenblik over de kwestie, of een van beide in vredestijd zonder verdrag bestaanbaar was. [1])

Het visitatierecht wordt dus algemeen beschouwd als een instituut van het oorlogsrecht, maar daarmeê houdt ook alle overeenstemming op. De Parijsche Zeerechtdeclaratie bewaart er een veelbeteekenend stilzwijgen over en daardoor staan wij op alle overige punten, [omvang, wijze van uitoefening, objecten enz.] eigenlijk nog op de beginselen, die bijna twee eeuwen geleden zijn neêrgelegd, in de bij den vrede van Utrecht in 1713 gelijktijdig gesloten handelstractaten, die bijna alle het principe bevatten, dat de nationaliteit, en zoo noodig het onschuldig karakter van lading en reis, worden uitgewezen door het onderzoek der scheepspapieren.

Wel vinden wij nog enkele tractaten uit later tijd en hebben wij de gewoonlijk zeer uitvoerige prijsreglementen der Zeemogendheden, doch de eersten zijn slechts van beteekenis voor partijen en de laatste, eenzijdig uitgevaardigd, hebben geen verbindende kracht voor derden. Bovendien vergete men niet, dat de Groote Mogendheden, met Engeland aan het hoofd, van hun suprematie ter zee op ergerlijke wijze misbruik hebben gemaakt om aan de kleinere Staten de meest strenge bepalingen, hetzij in de tractaten op te dringen, hetzij anders eenvoudig eigenmachtig op te leggen.

---

[1]) cf. De mededeeling van Engelhardt aangaande de Brusselsche Conferentie in Annuaire XI pg. 246 e. v., waar tevens het „Avant-projet" voorkomt, dat later met geringe wijzigingen door het Instituut is aangenomen (cf. Annuaire XIII pg. 344/5).

Bij gebreke eener communis opinio bepalen wij ons tot het strikt noodzakelijke.

Wanneer de kruiser zijn vlag hijscht, gevolgd door een kanonschot (coup de semonce) [1]), dan is zulks voor den koopvaarder, welke vlag hij ook voeren moge, een bevel om oogenblikkelijk bij te draaien, op straffe van anders met geweld er toe te worden gedwongen.

Of nu echter het oorlogsschip een sloep met een of twee officieren ter visitatie moet afzenden, dan wel dat de kapitein van den koopvaarder aan boord van den kruiser kan worden geroepen, vergezeld van zijn scheepspapieren, daarover is men het niet eens; Hautefeuille, Prof. Bulmerincq, Perels en generaal den Beer Poortugael [2]) verklaren zich voor het eerste, in overeenstemming met de Italiaansche en Russische prijsreglementen; die van Pruisen, Oostenrijk en Denemarken daarentegen bevelen het laatste en de Nederlandsche Instructie betreffende de blokkade der Atjehsche kust van 1873 laat den commandant van den kruiser de keuze.

Evenmin bestaat er positieve zekerheid, of koopvaarders, die geconvoyeerd zijn door een of meer oorlogsschepen hunner natie, vrijgesteld zijn van de visitatie. Theoretisch komt ons zulks niet twijfelachtig voor; de commandant van het convooij-escader, die 't zij mondeling, 't zij

---

[1]) Ook andere teekenen schijnen voldoende te zijn: althans Twiss (II pg. 182) en Philimore (III 429) eischen geen *„affirming gun"*, evenmin het Duitsche prijsreglement van 1864, het Deensche van 1848 en 1864, het Spaansche blokkadereglement van 1864 en de Ned. Instructie van 1873; evenzoo missen zij voorschriften omtrent den afstand waarop de kruiser verwijderd moet blijven; cf. Hautefeuille „Questions" pg. 156 en den Beer Poortugael (pg. 542 sqs).

[2]) Hautefeuille „Questions" pg. 283, Bulmerincq o. c. pg. 390, Perels „Seerecht" pg. 297, den Beer Poortugael c. c. pg. 554.

schriftelijk, desnoods bekrachtigd door het eerewoord, verklaart dat de nationaliteit, lading en bestemming der geconvoijeerde vaartuigen neutraal en onschuldig zijn, doet zulks uit naam van den neutralen Staat, dien hij representeert, en dezelfde „raison d'être" die de oorlogsschepen van elke visite vrijstelt, moet in dit geval ook de koopvaarders uitzonderen. Wel hebben de „belligérantes" het recht voor hun zelfbehoud te waken en kan ook de escader-commandant zich vergissen, doch daarvoor komt het ons voldoende voor, dezen laatste te verplichten een hernieuwd onderzoek in te stellen, als de argwaan hebbende kruisers van een der strijdende partijen zulks vorderen. Voornamelijk Engelsche schrijvers, als sir Travers Twiss en Phillimore verzetten zich daartegen, doch Cauchy, Ortolan en Perels komen tot de zelfde conclusie [1]), die ook wordt gehuldigd in de prijsreglementen van Denemarken (art. 13), Duitschland (art. 12), Frankrijk (dat v. 31 Maart 1854, art. 14), 't Spaansche blokkade-reglement (art. 17) en de Nederlandsche Instructie, terwijl ook het „Projet du règlement international de prises maritimes (§ 14 en 16)" van het Instituut hetzelfde bepaalt [2]).

Het doel der visitatie betreft drie punten:

1° De nationaliteit van het schip (is deze vijandelijk, dan is het confiscabel);

2° De reisroute (is het doel het doorbreken eener wettige blokkade, dan wordt het schip opgebracht);

---

[1]) cf. Cauchy II. 432, Ortolan II. 272, Perels pg. 305.

[2]) Generaal den Beer Poortugael is minder absoluut; voor meerdere bijzonderheden verwijzen wij naar zijn „Int. Maritiem Recht" pg. 559 sqs.

3° De lading (is zij niet neutraal, of bestaat zij uit contrabande, dan is zij verbeurd).

De „visite" vangt aan met het verifieeren der *scheepspapieren*, d. z. de op de genoemde punten onderscheidelijk betrekking hebbende stukken. Welke papieren ieder kapitein te dien einde aan boord moet hebben, bepaalt iedere Staat afzonderlijk voor zijn eigen nationale vaartuigen, doch uit den aard der zaak zijn de verschilpunten slechts gering.

Is het resultaat van het onderzoek, dat de papieren in orde zijn, dan is daarmee alles geëindigd en het schip vrij, tenzij de visiteerende officier vermoedt op slinksche wijze om den tuin te worden geleid, om het eigenlijk karakter van schip en lading te maskeeren. — Dat daartoe in oorlogstijd op allerlei wijze pogingen in het werk worden gesteld, hetzij door het overleggen van valsche nationaliteitsbewijzen òf ladingpapieren, die vaak niet slaan op den inhoud van het schip, òf het vertoonen van een gefingeerd journaal enz. enz., is niet meer dan natuurlijk, zucht naar winst is den mensch ingeschapen. Vermoedt nu de marineofficier — en hij zij niet te lichtgeloovig — dat zulks het geval is, dan kan hij tot „doorzoeking" van schip en lading overgaan en eischen, dat alles hem worde geopend. [1])

Blijkt dan reeds dadelijk, dat het karakter van schip of lading vijandelijk is, of wel concludeert de officier dat zulks zeer vermoedelijk het geval zal wezen, dan wordt het schip aangehouden en opgebracht, ten einde de kwestie

---

[1]) Eigenmachtig openbreken is verboden; cf. Cauchy I pg. 56/7, Perels „Seerecht" pg. 300, den B. Poortugael pg. 546 sqs.

te laten uitmaken door den prijsrechter, d. i. de rechter door de oorlogvoerende, partij wier kruiser de aanhouding verrichtte, met dit doel aangesteld. [1])

Deze beknopte uiteenzetting van de internationale praktijk in tijd van vrede en oorlog, betreffende het vlag-onderzoek en de verificatie der nationaliteit, schijnt ons voldoende. Enkele hoogst belangrijkste vraagpunten, als die, welke papieren voor het bewijs der nationaliteit noodzakelijk zijn, of de kruiser daaraan onvoorwaardelijk geloof moet hechten dan wel mag beoordeelen of de Staat terecht het nationaliteitsbewijs heeft afgegeven, enz., die alle staan in zulk een nauw verband met het vraagstuk van de „voorwaarden" tot verkrijging der nationaliteit, dat zij als van zelf hun oplossing zullen vinden bij de behandeling daarvan in het volgende hoofdstuk.

[1]) Dat wij, hoeveel ontzag wij ook hebben voor de onpartijdigheid waarmede prijsrechters gewoonlijk hun taak vervuld hebben, toch verre de voorkeur geven aan een internationaal prijsgerecht, behoeft geen betoog; het „rechter zijn" in eigen zaak is altijd gevaarlijk. Zie het ontwerp dienaangaande van het Instituut, aangenomen in de zitting te München (1883) en het daarop betrekkelijk rapport van den Duitschen hoogleeraar von Bulmerincq in Ann. VII pg. 163 sqs.

HOOFDSTUK V.

Voorwaarden tot verkrijging der „Scheepsnationaliteit".

Principieel is natuurlijk iedere Staat krachtens zijn recht van souvereiniteit bevoegd de regelen omtrent het verkrijgen zijner vlag te stellen, zooals hem goeddunkt, hem in verband met zijn eigen nationaal belang het meest wenschelijk voorkomt.

Toch wordt die conclussie — en terecht — door geen enkele autoriteit op het gebied van het Volkenrecht getrokken; zeer zeker, de Staat, die van de internationale Gemeenschap deel uitmaakt, is volmaakt onafhankelijk van andere Staten, maar daarom nog niet volkomen vrij; hij is en blijft onderworpen aan de voor allen gelijkelijk verbindende voorschriften van het recht dier Gemeenschap en dit vordert voor alles, wat op eenigerlei wijze treedt in de sfeer van het internationale volkerenverkeer, zekere concessies, die geen Staat kán, noch mág weigeren. Doet hij zulks toch, stelt hij in casu principes, die door de algemeene leer van het Volkenrecht zijn veroordeeld,

dan zal het natuurlijk gevolg zijn, dat zij door de andere Mogendheden niet worden geëerbiedigd, en de aldus verleende nationaliteit niet wordt erkend.

Is het gevaar daarvoor het grootst in abnormale tijden van oorlog, wanneer de menschelijke hartstochten zijn ontketend en de begeerte naar rijken buit het onpartijdig oog dreigt te verduisteren, even goed bestaat daarvoor kans in vollen vredestijd, zoowel van de zijde van den vreemden fiscus, die de aan één vlag toegekende bevoorrechting niet wil uitbreiden tot eigenlijk niet-bedoelde vaartuigen, als van den kant van den vreemden rechter, die bij conflicten, waarvoor het Internationaal Privaatrecht de vlag laat beslissen, misschien niet genegen zal zijn, een dergelijke nationaliteit te erkennen.

Wij dienen dus te onderzoeken, welke grondbeginselen het Volkenrecht hier stelt, welke concessies het van iederen Staat eischt. Gemakkelijk is die taak niet, want bij gebreke aan een internationaal wetboek moeten wij trachten die principes op te duiken uit de wettelijke bepalingen der verschillende Staten, die geacht kunnen worden te vormen de basis van het Internationaal Recht. En nu is het groote bezwaar vooreerst, dat die wetgevingen, geïnfluenceerd als zij uit den aard der zaak zijn, door zuivere nationale belangen en vooroordeelen, een bont mengelmoes van beginselen vertoonen, máár bovenal, dat vele er van dateeren uit tijden, toen het begrip eener internationale Gemeenschap en haar eischen nog maar vaag werd gevoeld en de beteekenis van de „scheepsnationaliteit" in het volkerenverkeer niet alleen niet duidelijk werd begrepen, maar ook inderdaad nog

niet die gewichtige functie vervulde, welke wij hierboven hebben uiteengezet. -- Dit staat echter vast, omtrent de „scheepsnationaliteit" mag geen onzekerheid bestaan; geen schip zij zonder, maar ook geen schip hebbe er twee! Dat is het allereerste voorschrift, dat het Volkenrecht stelt, en dat zij onze leiddraad!

Dat dit doel ook hier slechts volkomen bereikt kan worden door een „entente internationale", door het aannemen van uniforme beginselen in de verschillende Staten, behoeft, na hetgeen wij bij de behandeling van de nationaliteit der personen hebben uiteengezet, geen nader betoog; waar het principe meer en meer veld wint om het z.g. „statutum personale" van het schip door zijne nationaliteit te bepalen, als een belangrijk hulpmiddel ter oplossing van „conflits des lois", daar moet ook hier het streven van geleerden en staatslieden gericht zijn op het doen aannemen van zooveel mogelijk gelijke beginselen, i. e. w. van een „loi uniforme". Toch is de toestand niet volmaakt dezelfde en levert hij hier aan een dergelijk pogen meerdere bezwaren op. Vooreerst toch leggen de nationale belangen hier veel meer gewicht in de schaal; het moge voor den Staat tamelijk wel onverschillig zijn of hij eenige honderden leden meer of minder telt, de vermeerdering of vermindering zijner nationale koopvaardijvloot met een gelijk getal is voor hem een feit van groote beteekenis. En dan is in de tweede plaats de leer van de „scheepsnationaliteit" zoozeer het product van een historisch proces, waarin de krijg de belangrijkste factor is geweest, dat het niet zoo heel gemakkelijk is de waarachtige beginselen te ontdekken, nog minder ze in

de plaats der oude vastgewortelde principes te doen aannemen.

§ 1. **De regel „dat de nationaliteit van het schip moet worden beoordeeld naar de nationale wet van den Staat, waartoe het beweert te behooren."**

Zoo ontmoeten wij hier als een nog niet uitgemaakte kwestie, de vraag of het werkelijk een beginsel van het Volkenrecht mag worden genoemd, dat de nationaliteit van een schip steeds en overal moet worden beoordeeld naar de wetgeving van den Staat, waartoe het pretendeert te behooren, wanneer althans die wetten niet in strijd zijn met de hoofdbeginselen van het Internationale Recht.

En toch, zoolang geen volkomen uniformiteit in de bepalingen der verschillende Staten is verkregen, — en zulks zal nog wel eenigen tijd tot de vrome wenschen behooren — is deze vraag van een niet te miskennen actueel belang, ja voor het oogenblik de spil, waarom alles draait.

Principieel kan het antwoord niet anders dan bevestigend luiden, het volgt van zelf uit het beginsel van de gelijkheid der souvereine Staten, die door een ieder moet worden geëerbiedigd; „Dieses ist," zegt prof. Stoerk, „das aus den Gedanken der rechtlichen Gleichheit der souverainen Staaten flieszende Princip." — Theoretisch is dat zonder twijfel juist, maar daarmee is nog niet uitgemaakt, of de practische leer van het Volkenrecht die consequentie in allen deele, zoowel in tijd van vrede als van oorlog, aanvaard heeft; en dat is toch de hoofdzaak.

Om deze kwestie te kunnen oplossen moeten wij ons een klein historisch uitstapje getroosten. Twee eeuwen geleden was van eene dergelijke praktijk nog geen spoor te ontdekken; de oppermachtige Staten der aarde schreven den Neutralen toen eenvoudig voor, onder welke voorwaarden zij hun schepen als nationaal zouden erkennen, zonder ook maar een oogenblik te vragen of die Neutralen die beginselen juist achtten; gehoorzaamden zij niet, welnu, dan werden de vaartuigen, die hun vlag voerden, doodeenvoudig niet als neutraal aangemerkt en geconfisqueerd.

Zoo verklaarde bv. de Fransche „Ordonnance de la marine" van 1681 (later vervangen door de prijsreglementen van 1704, 1744 en 1788) ieder schip prijs, dat niet gebouwd was in den Staat, wiens vlag het voerde, niet geheel behoorde aan burgers van dien Staat en niet gecommandeerd werd door een kapitein en officieren, die onderdanen waren, en een bemanning had, die niet minstens voor $^2/_3$ uit nationale matrozen bestond. De Engelsche Navigation Act van 1651 (aangevuld door de parlementsacte van 1660), hield slechts die schepen voor neutraal, welke voldeden aan dezelfde voorwaarden, die voor Engelsche schepen waren gesteld, met uitzondering natuurlijk van het certificaat van inschrijving in de registers. Beide reglementen bovendien bevatten een reeks van andere gronden voor confiscatie, die met alle gestrengheid tegenover de Neutralen werden toegepast, als bv. het feit, dat het paspoort ouder was dan één jaar, dat het was afgegeven terwijl het schip zich niet bevond in een der havens van dien Staat, of de omstandigheid

dat er geen monsterrol, geen chertepartijen of cognossementen aan boord waren, enz. enz. [1])

Wel werden die voorschriften meermalen opgenomen in tal van tractaten en verkregen zij zoo ten minste een conventioneelrechtelijken grondslag, doch men behoeft slechts een blik te werpen naar den toenmaligen politieken horizon, om te begrijpen, dat die methode niet anders dan den schijn van rechtvaardigheid voor zich had, dat in den grond der zaak de zwakke en kleine Staten eenvoudig gedwongen werden zoo'n tractaat te onderteekenen [2]).

En dat oordeel is niet voorbarig, als men bedenkt, dat Groot-Brittannië geen oogenblik schroomde die beginselen met ijzeren hand te blijven toepassen ook zonder opname in tractaten, ja zelfs tegenover contractanten meermalen geheel nieuwe bepalingen in het leven riep. Zoo verklaarde het in 1807 ieder neutraal schip confiscabel, dat niet voorzien was van een „permis de naviguer sur l'océan", in Engelsche havens te verkrijgen voor veel geld, en Frankrijk, niet minder willekeurig, beantwoordde die uitdaging met het bevel om alle neutrale schepen, met een dergelijk paspoort voorzien, te beschouwen als „dénationalisé" en prijs te verklaren. [3]).

Voorzeker Hautefeuille schetst de periode vóór 1713 terecht aldus: „Ainsi les preuves de la nationalité admises par les traités tombent devant les règlements in-

[1]) cf. Mr. Reitsma o. c. pg. 57 sqs., Hautefeuille „Droits et Devoirs" III pg. 234 sqs.

[2]) De tractaten van Frankrijk met Hamburg van 1 April 1769 en van 17 Maart 1789, met Mecklenburg van 18 Sept. 1797 zijn frappante voorbeelden.

[3]) cf. Hautefeuille „Histoire" pg. 407.

térieurs; la loi internationale est remplacé par le caprice avide de souverains envieux", [1]) maar die karakteriseering bleef gedurende de 18e eeuw en den aanvang der 19e vrijwel toepasselijk; „l'océan était réellement devenu le domaine privé du belligérant le plus fort!"

Intusschen begonnen tegenover die buitensporige eischen der groote Zeemogendheden eenige mildere beginselen zich een weg te banen. — De regel „vrij schip vrij goed", het eenige middel om den handel der Neutralen te beschermen tegen den willekeur der „belligerantes" vond meer en meer verdedigers en wat de nationaliteit betrof, uitte zich die mildere geest in de tallooze tractaten, die Engeland en Frankrijk hieromtrent in den aanvang dezer eeuw sloten en die zich meerendeels beperkten tot een bepaling ten aanzien van de nationaliteit van kapitein en bemanning, in den vorm van art. 10 van het Fransch-Braziliaansch tractaat van 16 Juni 1825: „Seront considérés comme brésiliens les bâtiments qui seront construits ou possédés par des sujets brésiliens et dont le capitaine et les trois quarts de l'équipage seront brésiliens,... et comme français ceux, qui navigueront et seront possédés conformément aux règlements en vigueur en France". [2])

Ook de jurisprudentie kwam daarmede meer en meer in overeenstemming, bv. de Fransche prijsrechter in het geval van de Amerikaansche brik „The Pegou," aangehouden omdat de door art. 9 van het Fransche reglement

---

[1]) Hautefeuille „Droits et Devoirs" III pg. 235.

[2]) Gelijkluidende bepaling komt voor in de tractaten gesloten tusschen: Denemarken, Zweden, Rusland, Pruisen (2de gewapende neutraliteit) 4/16 Juni 1800, Engeland en Nederland, 27 Oct. 1837, Engeland en Sardinië, 6 Sept. 1841. cf. Hautefeuille „Histoire" pg. 398.

van 1772 gevorderde, maar niet door de Amerikaansche wet voorgeschreven monsterrol aan boord ontbrak; nadat de regeerings-commissaris Portalis, met vuur had betoogd: „que les lois intérieures n'ont aucune valeur contre les traités", werd zij bij vonnis van 9 prairial Ann. IX vrijgelaten, op grond dat het Fransch-Amerikaansch tractaat van 1789 het aanwezig zijn van de monsterrol niet eischte. [1])

Nog verder ging de Conseil d'État in zijn vonnis van 3 Dec. 1828 in de zaak van de „Nisus" contra de „Mansaure et le Rouge" waarbij hij besliste: „La prise d'un caboteur non muni de papiers de bord n'est pas valable, quand il est d'usage chez la nation à laquelle il appartient que les caboteurs n'aient pas de papiers de bord." [2])

Spanje volgde in zijn ordonnantie van 1779 het voorbeeld der Fransche jurisprudentie en de Republiek der Vereenigde Nederlanden nam in haar bekend placaet van 26 Jan. 1781 een dergelijke bepaling op, dat de inlandsche voorschriften moesten wijken voor de bepalingen der tractaten.

Nog een stap verder en men gaat het beginsel aanvaarden, dat de eenzijdige staatswetten geen verbindende kracht hebben tegenover vreemde Mogendheden, dat beginsel, dat de logische consequentie is van de volkenrechtelijke gelijkheid der Staten. — Eerst nog schroomvallig, af en toe nog wijkende voor den drang van een

---

[1]) cf. Haute feuille „Histoire" pg. 407/8. Zie in gelijken zin het vonnis van den Conseil des prises van 18 thermidor Ann. IX in de zaak van de Louise en dat van 18 Vendémiaire Ann. X in het geval van de „Engel-Elisabeth" cf. de Pistoye et Duverdy „Traité des prises maritimes" I pg. 484 en 488.

[2]) cf. de Pistoye et Duverdy o. c. I pg. 428.

op suprematie beluste Mogendheid, wint het beginsel, dat de nationaliteit moet worden beoordeeld naar de wet van de Staat, waartoe het pretendeert te behooren, langzaam maar zeker terrein, en ontelbaar worden de tractaten door alle Staten der wereld gesloten, waarin, soms eenigszins gewijzigd, maar gewoonlijk letterlijk, de clausule wordt opgenomen: *La nationalité des bâtiments sera admise, de part et d'autre d'après les lois et règlements particuliers à chaque pays, au moyen des titres et patentes délivrés par les autorités compétentes aux capitaines, patrons et bâteliers*". [1])

Is het nu geworden een algemeen erkend en toegepast internationaalrechtelijk beginsel?

a. Wat den *tijd van vrede* betreft, kunnen wij direct bevestigend antwoorden, d. w. z. — men versta ons wel — niet in dien zin, dat nu ook iedere Staat krachtens zijn souvereiniteitsrecht omtrent het voeren zijner vlag zulke regels kan stellen als hem goeddunkt, met het gevolg dat anderen die regels, welke ook hun inhoud zijn, moeten eerbiedigen. Die conclusie is valsch, en wordt ook door geen enkele autoriteit op volkenrechtelijk gebied getrokken, de Staten zijn onafhankelijk en volkomen gelijk tegenover elkander, doch onderworpen aan het recht der internationale Gemeenschap, dat op het gebied van wetgeving, rechtspraak en bestuur zekere consessies vordert, die geen Staat kan weigeren. — Maar, heeft een Staat zulks gedaan en regelen omtrent het voeren zijner vlag gesteld, die niet in strijd zijn met, wat het Volken-

¹) Een zoo volledig mogelijke lijst van tractaten met deze clausule bevindt zich in Bijlage C.

recht eischt, dan is ook ieder andere Staat, al moge hij ook gansch afwijkende beginselen huldigen, verplicht die regels te erkennen en tot grondslag van zijn beoordeeling te nemen.

In dien zin luiden dan ook de uitspraken van bijna alle bekende schrijvers van de laatste tijden. Zoo betuigt de Fransche schrijver Ortolan [1]) zijn volle adhaesie aan Pinheiro's uitspraak: „C'est d'après la législation interne de chaque nation et d'après les conventions que l'on doit déterminer à quelle nation le vaisseau appartient", en Hautefeuille [2]) verdedigt het beginsel met klem, maar wijdt voornamelijk zijn aandacht aan den tijd van oorlog. Bluntschli [3]) èn Calvo [4]) zijn minder duidelijk, doch bedoelen blijkbaar hetzelfde; ook Cauchy [5]) aanvaardt het beginsel en prof. von Bulmerincq schrijft kort en bondig: „Die Nationalität der Schiffe wird bestimmt durch die heimathliche Gesetzgebung." [6])

Uitvoerig daarentegen wordt het principe ontwikkeld door Pradier-Fodéré [7]) die zijn conclusie neêrlegt in de woorden: „Toujours il faut prendre pour base les conditions exigées dans le pays d'origine, tant pour la vérification que pour la preuve de la nationalité;" tot gelijke slotsom komt ook de Spaansche schrijver Carlos Testa. [8])

Niet minder duidelijk is, hetgeen de Duitsche hoog-

---

[1]) o. c. I pg. 176, Pinheiro, Cours de droit public interne et externe. art. 8 § 41.
[2]) c. f. „Histoire" pg. 398 sqs. Droit et Devoirs III 248 sqs.
[3]) cf. „Rechtsbuch" § 324 j. 327. [4]) cf. o. c. II § 840 j. 873. [5]) cf. o. c. I pg. 56.
[6]) cf. II pg. 267. [7]) cf. o. c. V § 2277/8.
[8]) cf. „Le droit public international maritime" (trad. franc. d'Ad. Boutiron 1886) pg. 81/2.

leeraar Stoerk [1]) schrijft: Da nun jeder Staat autonom von sich aus diese Bedingungen festsetzt.... treten diese von ein ander sehr abweichenden Festsetzungen der particulären Seerechte in die Sphäre des internationalen Rechts ein und bilden, obwohl an und für sich nur staatsrechtlichen Charakters, doch gleichzeitig einen integrirenden Theil des Völkerrechts.... Dieses aus den Gedanken der rechtlichen Gleichheit der souverainen Staaten flieszende Princip ist ausdrüchlich ausgesprochen.... u. s. w.

De Duitsche admiraliteitsraad Perels [2]) formuleert zijn meening in ongeveer gelijke termen, generaal den Beer Poortugael [3]) oordeelt evenzoo en von Kaltenborn's [4]) conclusie is voor den tijd van vrede in denzelfden geest. Mr. Reitsma [5]) daarentegen gelooft dat het nog geen geldend beginsel is geworden, doch schijnt meer speciaal het oog te hebben op oorlogstijd, waarover later.

Dat ook de Engelsche en Amerikaansche auteurs als Sir Twiss, Phillimore, Wheaton e. a. hierin meegaan lijkt ons niet twijfelachtig, waar zij zeer terecht wijzen op het verschil in nationaliteitsbepaling bij schip en lading, en voor het eerste den nadruk leggen op het officieele van staatswege daaraan gegeven cachet: „Ships are deemed tot belong to the country under whose flag and pass they navigate; and this circumstance is conclusive upon their character" schrijft Phillimore [6]) en Wheaton [7]) zegt volmaakt hetzelfde onder toevoeging van: „car les vaisseaux

---

[1]) cf. o. c. II pg. 523 j. 527. [2]) cf. „Seerecht" pg. 52. [3]) cf. o. c. pg. 130, 548.
[4]) cf. „Seerecht" II § 230. [5]) cf. Proefschrift pg. 90 [6]) cf. o. c. III § 485.
[7]) cf. „Éléments" I pg. 332.

ont un caractère particulier, qui leur est imprimé par la nature spéciale de leurs titres."

En dat ook in de praktijk het onzes inziens eenig juiste beginsel toepassing heeft gevonden, daarvoor behoeven wij slechts te wijzen op de tallooze vriendschaps-, handels- en scheepvaartverdragen, door ongeveer alle landen der wereld gesloten, die de bekende clausule bevatten. [1])

b. Voor *den tijd van oorlog* is het vraagpunt eenigszins moeilijker op te lossen, ook in verband met de boven uitvoerig besproken Engelsche leer eener exceptioneele oorlogsnationaliteit. [2])

Voor schepen moet echter het bestaan daarvan in het Volkenrecht met nog meer nadruk dan voor andere goederen worden ontkend; het moge desnoods nog verdedigbaar zijn het karakter van lading en goed te doen bepalen door het domicilie der eigenaars, het schip dat een vlag voert, ontleent echter niet zijn nationaliteit aan den persoon des eigenaars, maar aan het publiekrechtelijk stempel, dat de Staat er als 't ware heeft opgedrukt door het verleenen van den zeebrief. Men vergete nimmer. dat een Nederlandsch schip nog heel wat anders is, dan een aan een Nederlander toebehoorend schip; het eerste alleen vormt deel van de nationale marine en alleen dit hebben wij hier op 't oog.

Nu zijn er wel is waar uitspraken van Engelsche prijsrechters, waarbij vaartuigen ondanks hun neutrale vlag werden geconfisqueerd, omdat de eigenaars een vijandelijk domicilie hadden, doch wij maken ons sterk te bewijzen.

---

[1]) cf. Bijlage C. [2]) cf. boven pag. 107.

dat zulks vooral heden ten dage niet is de gevestigde jurisprudentie, maar dat integendeel ook in oorlogstijd de nationaliteit van een schip moet worden beoordeeld naar de vlag, die het gerechtigd is te voeren, naar de wettelijke bepalingen van den Staat, waartoe het beweert te behooren.

Wat de Engelsche jurisprudentie betreft, vooreerst staat het vast, dat de Britsche prijsrechters *tegen* een vijandelijke vlag en zeebrief nimmer het bewijs toelaten, dat het schip in werkelijkheid behoort aan neutrale eigenaars, en dan wijzen wij op een uitspraak als die van Sir W. Scott: „It is a known and wel established rule with respect to a vessel that if she is navigating under the Pass of a foreign country, she is considered as bearing the national character of that nation under whose Pass she sails, she makes a part of its navigation and is in every respect liable to be considered as a vessel of that country." [1]) En beschouwen wij goed de uitspraak van Dr. Lushington van 15 Aug. 1854 in het geval van de „Industrie", waarop zoo dikwerf een beroep is gedaan, dan zien wij integendeel, dat de beroemde Engelsche prijsrechter uitgaat van het beginsel, dat een schip onder neutrale vlag neutraal blijft, als (hoewel in strijd met de Britsche wet) een deel der eigenaars vijandelijk blijkt te zijn, doch dat dit gedeelte als vijandelijk confiscabel is: „Where the vessel is sailing under a neutral flag, the captors may show that all the property is not neutral, but part of it belongs to an enemy, and in that

---

[1]) Aangehaald bij Twiss o. c. II pg. 173.

case you divide it, and condemn the part which is hostile and not the part which is neutral, but the proposition is not true vice versa, that where a vessel is sailing under a hostile flag, you can claim on behalf of a neutral the property under an enemy's flag." [1])

Maar bovendien, het beginsel, dat de scheepsnationaliteit moet worden beoordeeld naar de respectieve nationale bepalingen, is in normale tijden niet alleen een algemeen principe van het Volkenrecht, doch is ook neêrgelegd in een lange reeks van tractaten. En als het nu een vaststaande regel is, dat de oorlog geen wijziging te weeg brengt in de verhoudingen der „belligerantes" tot de neutrale Staten, dan blijven ook de bestaande verplichtingen onverflauwd van kracht en is iedere poging der krijgvoerende partijen om aan de Neutralen bij hun éénzijdig vastgestelde prijsreglementen nieuwe regels voor te schrijven een aantasten van hun souvereiniteit,

---

[1]) Dat vonnis, o.a. meermalen gememoreerd bij de behandeling van de Nederlandsche wet op de zeebrieven in 1860, is te vinden bij Soetbeer VII. Anhang pg. 24. — Vreemd is de redeneering van Phillimore: „Ships are deemed, zegt hij, to belong to the country under whose flag and pass they navigate, and this circumstance is conclusive upon their character," máár vervolgt hij: „the meaning is this: that the party who taken the benefit of them, is himself bound by them, he is not at liberty, when they happen to operate to his advantage to turn round and deny the character.... but they do not bind *other parties* as against him, other parties are at liberty to show that these are spurious credentials assumed for the purpose of disguising the real character of the vessel" (o. c. III pg. 734/5).

Één van beiden, òf de scheepsnationaliteit wordt in oorlogstijd uitgewezen door den wettig verleenden zeebrief òf door het domicilie der eigenaars, máár dan voor alle partijen, zoowel voor als tegen den reeder; een onderscheid als dat van Phillimore kan niet anders steunen dan op de begeerte naar buit. Vol-komen gelijke conclusie als van Phillimore vinden wij bij Kent o. c. I pg. [illegible] Wildman: Institutes of international law. D II. pag. 94. Thomson. „The Laws of war affecting commerce and shipping" (Londen 1854) — Even ongemotiveerd lijkt ons van Kaltenborn's onderscheiding in „nationaal" en „volnationaal" (Seerecht II § 330).

dat desnoods met geweld kan worden te keer gegaan.

En nu werpe men ons niet tegen, dat de bekende clausule dier tractaten alleen betreft de daarin behandelde onderwerpen en niet slaat op den tijd van oorlog, want vooreerst zijn er tal van die verdragen aan te wijzen, die ook de verhoudingen der contractanten in geval van een tusschen hen uitbrekenden krijg regelen [1]) en in de tweede plaats is het tusschen „belligerantes" en neutralen een volmaakte vredestoestand. Bovendien, wat zouden deze laatsten moeten doen, als de oorlogvoerende partijen een geheel verschillend prijsreglement uitvaardigen? Aan welk van de twee moeten de neutralen dan gehoorzamen?

Vervolgens wijzen wij tot staving van onze meening op het feit, dat met uitzondering van generaal den Beer Poortugael en von Kaltenborn, alle hier bovengenoemde niet-Engelsche schrijvers geen onderscheid maken tusschen den tijd van vrede en oorlog en dus ten allen tijde de scheepsnationaliteit willen beoordeeld zien naar de wet van den Staat, waartoe hij beweert te behooren, terwijl Hautefeuille het uitvoerig verdedigt juist met het oog op den tijd van oorlog: „Lorsqu'il n'existe pas de traités spéciaux, zoo luid zijn conclusie, la seule règle à suivre est non la loi intérieure du belligérant mais celle du neutre...; cette solution est la seule conforme à la loi

---

[1]) Alleen de door Engeland gesloten tractaten bevatten gewoonlijk de beperking „for the purposes of this Treaty," doch lang niet alle, b.v. dat met België (1862) en met Frankrijk (1882) terwijl zeer vele dier verdragen, vooral de met de Amerikaansche Staten geslotene een geheele regeling bevatten van den toestand in geval partijen in oorlog geraken b.v. die met Chili (18?4), Columbia (1866), Ecuador (1886), Nicaragua (1860), Paraguay (1884) San Salvador (1862) Uruguay (1885) enz.

primitive qui veut que la guerre ne change rien à l'état des peuples neutres; elle est également conforme à la loi secondaire; un grand nombre de traités ont posé en principe que les preuves de la nationalité des navires de commerce seraient faite conformément aux lois de la nation propriétaire de ces bâtiments." [1])

Evenzoo concludeert ook de Oostenrijksche Marine-autoriteit Attlmayer: „Es ist klar dass ausser speciellen Verträgen die Nationalität eines Schiffes stets nach den Gesetzen jenes Staates beurtheilt zu werden hat, dem es anzugehören prätendirt. [2])

Doch daarmede is ons bewijsmaterieel niet uitgeput; slaan wij tegenover de Engelsche jurisprudentie, die van 1854, dus vóór de Parijsche Zeerechtdeclaratie dagteekent, een oog op de daarna uitgevaardigde prijsreglementen en marineinstructies der verschillende Zeemogendheden, dan vinden wij het principe, dat de nationaliteit der schepen beoordeelt naar ieders nationale wetgeving, in alle min of meer duidelijk uitgesproken:

1°. Art. 9 van het Deensche prijsreglement van 16 Februari 1864 luidt: „Les papiers, qui doivent étre en règle à bord des navires neutres sont ceux voulus par la législation des pays respectifs pour constater la nationalité des navires."

2° Het Spaansche Reglement voor de blokkade der Cantabrische kust van 26 November 1864 bevat in art. 16 een gelijkluidende bepaling.

---

[1]) cf. Droit et Devoirs II pg. 259. cf. Heffter o. c. § 189: Les conseils des prises appliquent presque exclusivement les lois de leur pays.... ils devront respecter pourtant les principes incontestables du droit international."

[2]) cf. „Die Elemente des Internationalen Seerechtes" D. I pg. 18.

3°. De Instructie voor de Keizerlijke Fransche marine van 31 Maart 1854 (art 10) schrijft voor: La nationalité des bâtiments ne dérive pas seulement de celle de leurs propriétaires, mais encore de leur droit légitime au pavillon qui les couvre.

4°. Het Duitsche prijsreglement van 20 Juni 1864 bepaalt in § 6: „Welche Schiffspapiere zum Ausweis der Nationalität erforderlich sind, bestimmt sich nach den Gesetzen des Landes, welchem das Schiff angehört." —

5°. Art 4 van het Oostenrijksch prijsreglement van 3 Maart 1864 luidt: „Die Neutralität eines Schiffes wird durch die Papiere dargethan, welche nach den Gesetzen der Heimat des betreffenden Schiffes zeer Legitimirung der Nationalität desselben erforderlich sind."

6°. De Instructie voor de Fransche marine van 25 Juli 1870 bevat eene gelijkluidende bepaling als die van 1854.

7°. De Nederlandsche Instructie betrekkelijk de Atjehblokkade van 21 Juni 1873 bepaalt uitdrukkelijk in art. 12: Ten aanzien der schepen wordt de nationaliteit beoordeeld naar de scheepspapieren, overeenkomstig de eigene landswetten van den betrokken Staat".

Memoreeren wij ten slotte, dat ook het „Institut de droit international" in zijn „Règlement international de prises maritimes" den regel heeft opgenomen, aldus geformuleerd in § 25: „La question de savoir si les conditions de nationalité sont remplies est décidée selon la législation de l'État auquel le navire est ressortissant", en dat zulks is geschied zonder eenige tegenspraak. [1])

---

[1]) Het „Projet" werd aangenomen in de zitting van Turijn (1882) waar tegen-

Resumeerende constateeren wij, dat ons beginsel logisch voortspruit uit het principe van de internationale gelijkheid der souvereine Staten, dat het ter vervanging van de oude regels is opgenomen in een imposante reeks van tractaten, die ook in geval van oorlog van een der contractaten met derden hun verbindende kracht tusschen partijen niet verliezen, dat het is aanvaard door de meeste bekende autoriteiten op volkenrechtelijk gebied, zoowel voor den tijd van vrede als oorlog, en dat tegenover de niet eens in alle opzichten afwijkende vonnissen der Engelsche prijsrechters, die alle dateeren uit den tijd vóór de Parijsche Declaratie, staan de voorschriften van een tal van prijsreglementen en marineinstructies der voornaamste Staten, die min of meer duidelijk de toepassing er van bevelen. — Zonder aarzelen concludeeren wij als practisch resultaat van ons onderzoek; het is een erkend principe van het hedendaagsch Volkenrecht, dat de nationaliteit der schepen door een iegelijk worde beoordeeld naar de nationale bepalingen van den Staat, waartoe zij beweren te behooren, mits deze niet indruischen tegen de door de internationale Gemeenschap uitdrukkelijk gestelde beginselen.

§ 2. **Grondbeginselen van het Volkenrecht.**

De wettelijke bepalingen, die in de verschillende Staten der wereld deze materie regelen, vormen de natuurlijke aangewezen basis van ons onderzoek, de vergelijking van de nationale wetgevingen moet ons van zelf doen kennen, welke principes zij alle, of bijna alle gemeen hebben

---

woordig waren: Bluntschli, Arntz, sir Travers Twiss, Gessner, von Martens, den Beer Poortugael, Perels en Rolin.

ben, en welke dus te recht kunnen worden beschouwd als te zijn gestempeld door de „usus" der volken tot de grondregelen van de internationale Gemeenschap.

Dat is bij gebreke aan een internationaal wetboek en in verband met het hierboven geconstateerde feit, dat het in de tractaten neergelegd conventioneel Volkenrecht van den modernen tijd geen beginselen meer stelt, maar ieder's individueele wetgeving laat beslissen, de eenige weg, dien wij kunnen bewandelen.

Die taak wordt intusschen niet weinig bemoeilijkt door twee niet gering te schatten bezwaren. — Vooreerst toch is het verkrijgen van een volledig overzicht van de afzonderlijke voorschriften van alle of bijna alle Staten der beschaafde wereld, zoo niet geheel ondoenlijk, dan toch uiterst moeilijk, terwijl door het feit, dat vele dier wetgevingen van ouden datum zijn en wellicht op het punt staan gewijzigd te worden, het verkregen resultaat slechts een betrekkelijke waarde kan hebben.

En in de tweede plaats wordt zoo'n vergelijkend onderzoek naar de *geldende* beginselen in niet geringe mate beheerscht door de subjectieve opvatting van dengeen, die het verricht en het denkbeeld, dat deze zich reeds vooraf heeft gevormd van de *meest wenschelijke* beginselen; men ziet zoo gaarne wat men wil en volkomen objectiviteit is zoo moeilijk bereikbaar, de subjectiviteit van den onderzoeker drukt onwillekeurig een eigenaardig cachet op het resultaat van zijn onderzoek, niet het minst op het terrein van het Volkenrecht.

Gelukkig worden echter beide bezwaren althans ten deele ondervangen door de uitvoerige behandeling die het

„Institut de droit international" aan deze materie heeft gewijd. In de zitting te Hamburg (1891) belaste het met het onderzoek van dit vraagstuk een Commissie die was samengesteld uit geleerden van allerlei nationaliteit. [1]) Oogenblikkelijk togen de rapporteurs aan het werk tot verzameling van de noodige gegevens en nadat het onderwerp in de zittingen van Genève (1892) en Parijs (1894) telkens was gerenvoyeerd, werden in die van Cambridge eenige voorloopige mededeelingen gedaan en kwam het ontworpen „projet" ten slotte in 1896 in beraadslaging. Het resultaat van dien arbeid is neêrgelegd in de belangrijke resoluties, die in de zitting van Venetie zijn aangenomen geworden, en al mogen zij niet zijn de juiste formuleering van de heden ten dage geldende beginselen, zij verspreiden toch een helder licht over hetgeen de corypheeën der internationale rechtswetenschap als grondregels wenschen te zien aangenomen. Het rapport van de hand van den Nederlandschen Staatsraad Mr. T. M. C. Asser en het lid van het Engelsche Hoogerhuis Lord Reay, dat de grondslag heeft gevormd van de beraadslaging, bevat vooreerst een uiteenzetting van de voorschriften van de meeste Staten van Europa, samengesteld uit de inlichtingen door de verschillende leden over hun respectieve naties aan de rapporteurs verstrekt en dus van buitengewoon belang, en in de tweede plaats een overzicht van de antwoorden, die tal van leden op de tot hen gerichte vragen, hebben ingezonden. — Daar-

---

[1]) Leden waren: Asser, Brusa, den Beer Poortugael, Jellinek, Lyon-Caen, Meijer Perels, Lord Reay, Ed. Rolin, Sacerdoti en Strisower; (cf. Ann. XV, pg. 51 sqq. 189 sqq.)

door heeft dat rapport, ook afgescheiden van het door de Commissie voorgestelde ontwerp voor ons een groote practische waarde, waarvan wij met dankbaarheid gewagen.

Overigens is de beteekenis van de aangenomen resoluties, die niet belangrijk van het ontworpen „projet" verschillen, niet gering te achten, wanneer men bedenkt, dat zij zijn aangenomen met algemeene stemmen op één na, en onder de voorstemmers geleerden van alle natiën voorkomen.

Terwijl wij in de *Bijlagen* een uitvoerig overzicht zullen geven van de respectievelijke nationale wetgevingen van de meeste Staten der wereld, wat Europa aangaat, grootendeels ontleend aan het „résumé" in bovengenoemd rapport, en wat de andere landen van Amerika, Afrika en Azië betreft, die wij hoewel van minder gewicht, toch niet geheel meenden te kunnen overslaan, zooveel mogelijk tot op heden bijgewerkt naar de ons van vele zijden welwillend verstrekte inlichtingen, zullen wij ons hier bepalen tot een beknopt „exposé", dat wij ter wille van de duidelijkheid hebben samengesteld in den vorm van een tabellarisch overzicht, dat gemakkelijk is te overzien.

Het is hier tevens de plaats om een woord van oprechten dank te brengen aan allen, die ons bij het onderzoek naar de voorschriften der buitenlandsche wetgevingen op zoo heusche en correcte wijze hebben te woord gestaan, en niet in 't minst herdenken wij met vreugde de welwillendheid, die wij van tal van vreemde Gezanten en Consuls hebben mogen ondervinden.

Jaar van de wetgeving.		Bepalingen betreffende de constructie.	Nationaliteit van officieren en bemanning.	Welk deel van den eigendom moet nationaal zijn?	Van wie moet h[illegible] eigendom [illegible]
1845.	Frankrijk.	Invoerr.	Officieren en $^3/_4$.	$^1/_2$.	Van nationalen [illegible]
1873.	België.	Niets.	Niets.	Grootste helft.	Van nationalen of [illegible] (1 jaar of Kon. [illegible]
1869.	Nederland.	»	»	»	Van ingezetenen [illegible] sinds 1 j. gevestigd[illegible]
1836.	Griekenland.	»	Officieren en $^3/_4$.	$^1/_2$.	Van nationalen [illegible]
1892.	Denemarken.	»	Niets.	$^2/_3$.	Van nationalen [illegible] (5 jaar).
1879.	Oostenrijk.	»	Kapt. en 1e offic.	»	Van nationalen [illegible]
1882.	Italië.	»	Niets.	»	Van nationalen [illegible] (5 jaar)
1891.	Zweden.	»	Kapt., 1e off. en $^3/_4$.	»	Van nationalen [illegible]
1867.	Duitschland.	»	Niets.	Geheel.	» »
1868.	Spanje. [1])	Invoerr.	Kapitein.	»	» »
1854/94.	Engeland.	Niets.	Niets.	»	» »
1893.	Noorwegen.	»	»	»	» »
1863. / 1888.	Portugal.	Invoerr.	Kapt. en $^3/_4$.	»	» »
—	Rusland.	Niets.	Niets.	»	» »
1870.	Turkije.	»	»	»	» »
1852.	Ver. St. van N.-Amerika.	Inlandsche constructie.	Off. en $^2/_3$.	»	» »
1850.	Brazilië.	Invoerr.	Kapitein.	»	» »
1836/70.	Chili.	»	Kapt. en $^1/_3$.	»	Van nat. òf ingezete[illegible] of deel hebbend in [illegible]
1866.	Columbia.	»	Niets.	—	Van nat. of geves[illegible]
1853/66.	Costa-Rica.	»	»	—	Van nationalen of [illegible]
—	Ecuador.	»	Cf.	Spanje.	
1877.	Guatemala.	»	Niets.	—	Van nat. of geves[illegible]
1880.	Honduras.	»	»	—	» »
1856.	Mexico.	Inlandsche constructie.	Kapt. en $^2/_3$.	Geheel.	Van nationalen al[illegible]
1853.	Paraguay.	»	Kapt. en $^1/_2$.	Gedeeltelijk.	» »
1836/88.	Peru.	Invoerr.	Kapt. en $^1/_5$.	Geheel.	Van manlijke nat. [illegible] vestigde vreemde[illegible]
1857.	San Salvador.	»	$^1/_2$ v/d bemanning.	»	Van nationalen [illegible] Centraal-Amerika
1834/86.	Uruguay.	»	Kapt. en $^2/_3$.		Van nationalen of [illegible]
1842.	Venezuela.	»	Kapt. en $^1/_3$.	Geheel.	Van nationalen [illegible]
1896.	Projet v/h Instituut.	Niets.	Niets.	Grootste helft.	» »

[1]) Deze regeling is vervallen 1 Jan. 1886, maar nog niet vervangen door eene nieuwe.

Of van welke corporaties of vennootschappen?

Niets bepaald.

nootsch., rechtspersoon zijnde, gevestigd in 't Rijk.

o. firma òf en comm., gevestigd in het Rijk, 1/2 solidair aanspr. venn. ingezetenen.
venn. of rechtspersoon, » » » » 1/2 van het bestuur ingezetene.
Niets bepaald.

gendom van maatschappijen op aandeelen, gevestigd in 't Rijk, waarvan *alle* ouders zijn nationalen of ingezetenen (5 jaar).
nootsch. met zetel in 't Rijk.

o. firma òf en comm., mits één solidair aanspr. vennoot nationaal zij.
venn. met zetel en algemeene vergadering in 't Rijk.
gendom van maatschappijen op aandeelen, gevestigd in 't Rijk, waarvan *alle* ouders zijn nationalen.
firma òf en comm., gevestigd in 't Rijk, *alle* solidair aanspr. vennooten nationalen.
vennootschappen en rechtspersonen met zetel in 't Rijk.
Niets bepaald
met zetel in 't Rijk.
pijen op aandeelen, waarvan zetel in 't Rijk en alle bestuurders nationalen en andeelhouders.
gevestigd in 't Rijk.

h. op aand. gevestigd in 't Rijk. *b.* Handelshuizen (venn. o. firma òf en comm.), r aanspr. venn. nationaal. *c.* medeeigenaars (reederijen), als boekhouder nation. is.
Niets bepaald.
» »

» »
» »

» »
» »
» »
» »
» »
» »

» »

appen, waarvan 1/2 der associé's nationalen zijn.

Niets bepaald.

» »

» »

. firma òf en comm., waarvan grootste 1/2 der solidair aanspr. venn. nationalen zijn.
venn. en rechtspers , die zijn nationaal en waarvan 2/3 der bestuurd nationalen zijn.

Reeds dadelijk kunnen wij uit het bovenstaand overzicht concludeeren dat, hoe sterk ook de onderscheiden wetgevingen mogen variëeren, zij de kenmerken, waaraan een schip moet voldoen om als nationaal te worden aangemerkt, zoeken in een 3 of 4 tal verschillende eigenschappen, die regelmatig, hetzij alle gezamenlijk, hetzij slechts ten deele, als vereischten terugkeeren, zij het dan ook niet steeds in dezelfde verhoudingen.

Die kenmerken zijn:

1°. Constructie van het schip op een inlandsche werf;

2. *a*. Nationaliteit van den gezagvoerder;

b. Nationaliteit van officieren en de geheele of gedeeltelijke bemanning.

3°. Geheele of gedeeltelijke eigendom van staatsburgers, ingezetenen of corporaties;

Beschouwen wij deze thans achtereenvolgens, ten einde te kunnen concludeeren, welke er van kunnen worden aangemerkt als de door het Volkenrecht gestelde vereischten, en welke dus in geen enkele nationale wetgeving kunnen worden gemist.

1°. Constructie op een inlandsche werf.

Deze wordt nog gevorderd door de Ver. Staten van N. Amerika, Mexico [1]) en Paraguay, doch ook daar wordt het voorschrift niet altijd even streng volgehouden.

Zoo worden b.v. in Amerika de buiten 's lands gebouwde schepen nimmer ingeschreven in het „register der nationale schepen," máár kunnen zij toch, zoo zij geheel eigendom zijn van Amerikaansche burgers, vergunning

[1]) Volgens een van den Consul-Generaal te Hamburg ontvangen schrijven schijnt men tegenwoordig niet streng de hand aan dit voorschrift te houden.

krijgen tot het voeren van de vlag der Vereenigde Staten en in het buitenland op bescherming rekenen, terwijl in Paraguay naturalisatie van in den vreemde gebouwde vaartuigen mogelijk is bij besluit der Regeering.

Wel vorderen Frankrijk, Portugal, en bijna alle Zuid-Amerikaansche Staten van buiten 's lands geconstrueerde vaartuigen een zeker invoerrecht, doch die eisch kan als een van protectionistischen of fiscalen aard, in ieder geval als een maatregel van zuiver nationaal belang, buiten beschouwing blijven.

Kan nu inlandsche constructie worden aangemerkt als een volkenrechtelijk vereischte?

Zonder twijfel niet; bij de nationaliteitsbepaling van den individu moge de geboorteplaats, waar hij wellicht zijn eerste levensjaren doorbrengt, een zeker gewicht in de schaal leggen, voor den publiekrechtelijken band, die schip en bemanning aan eenigen Staat verbindt, is het natuurlijk absoluut onverschillig of het vaartuig van een Amsterdamsche werf is van stapel geloopen, dan wel te Glascow is ten doop gehouden. De plaats van samenstelling van het levenlooze voorwerp kan toch bezwaarlijk in aanmerking komen bij het bepalen van een betrekking tusschen den Staat en zekere individuen, want al moge men ook algemeen spreken van de „nationaliteit van het schip", het is duidelijk, dat dit niets anders is dan een figuurlijke spreekwijze; ten slotte zijn alleen menschen en geen zaken subjecten van recht.

Wij hebben dit vereischte dan ook bij geen enkelen schrijver, als beginsel van internationaal recht, zien verdedigen en ook geen der leden van het Instituut heeft

er den handschoen voor opgenomen. Wij zullen niet de eersten zijn, die dat doen!

2º. De nationaliteit van Kapitein, Officieren èn bemanning.

Over dit kenmerk als vereischte voor het verleenen der nationale vlag zijn de Staten meer verdeeld. België, Nederland, Denemarken, Italië, Duitschland, Engeland, Noorwegen en Rusland bepalen hier omtrent niets en laten de reeders in dit opzicht volmaakt vrij. Spanje (oude wetgeving) en Brazilië daarentegen vorderen, dat ten minste de kapitein, Oostenrijk tevens, dat de 1ste Officier burger van den Staat zij, terwijl alle andere naties — met uitzondering van San Salvador, dat alleen de nationaliteit van de halve bemanning en niet die van den kapitein eischt — als onmisbare voorwaarde voor het verkrijgen der vlag stellen, dat kapitein, officieren en zeker gedeelte der bemanning staatsburgers zijn, nl. Frankrijk (off. en $^3/_4$ der bemanning) Griekenland (dito), Portugal (dito), Zweden (kapt, 1ste off. en $^3/_4$) Ver. St. v. N. Amerika (off. en $^2/_3$), Chili (kapt en $^3/_4$), Mexico (kapt en $^2/_3$), Paraguay (kapt en $^1/_2$), Peru (kapt en $^1/_5$), Venezuela (kapt en $^1/_3$), Uruguay (kapt en $^2/_3$).

Ondanks deze sterke verscheidenheid is de beslissing over de vraag, of de nationaliteit van kapitein, officieren of zeker gedeelte der bemanning een door het Volkenrecht gesanctionneerd vereischte mag worden genoemd, niet moeilijk; zij kan naar onze meening niet anders dan ontkennend worden beantwoord.

Sinds het verdrag der Pyreneën (1659) als toetssteen voor het onderzoek naar de nationaliteit van het schip

heeft uitgevonden „le demeure et la résidence du maître et patron", zijn heel wat jaren verloopen, heel wat denkbeelden gewijzigd en het vereischte, dat in het begin dezer eeuw nog bijna algemeen voorkwam, heeft in de laatste vijftig jaren meer en meer terrein verloren. — Engeland, Italië, Rusland, Denemarken, Noorwegen en ten deele ook Oostenrijk hebben deze voorwaarde uit hunne reglementen geschrapt, zoodat zij heden ten dage in verreweg de meeste nationale wetgevingen wordt gemist, terwijl wij ze juist aantreffen bij het meerendeel der Amerikaansche Staten, wier opkomst als zeevarende naties van niet zeer ouden datum is, en wier invloed als zoodanig niet buitengemeen is geweest.

Het is dan ook niet twijfelachtig, of wij hebben hier te doen met een bepaling, die zeer nauw samenhangt met zuiver nationale inzichten en overwegingen; volmaakt juist motiveerde Mr. W. Baron van Goltstein van Oldenaller, die bij de behandeling van de Nederlandsche wet op de Zeebrieven in 1869 in de Tweede Kamer als autoriteit gold, zijn standpunt, toen hij tot verdediging van zijn amendement, om de nationaliteit van den gezagvoerder op te nemen, sprak: „Wanneer bij het vorig artikel vooral internationale overwegingen hebben gegolden, dan komt het hier geheel aan op de nationale zijde van het vraagstuk; dit amendement wordt beheerscht door de vraag, of het nationaal belang eischt, dat voor het bestuur en de behandeling van het schip meerdere waarborgen worden gegeven." [1])

---

[1]) Handelingen Tweede Kamer 1868/9, pg. 1307.

Resumeerende constateeren wij, dat ons beginsel logisch voortspruit uit het principe van de internationale gelijkheid der souvereine Staten, dat het ter vervanging van de oude regels is opgenomen in een imposante reeks van tractaten, die ook in geval van oorlog van een der contractaten met derden hun verbindende kracht tusschen partijen niet verliezen, dat het is aanvaard door de meeste bekende autoriteiten op volkenrechtelijk gebied, zoowel voor den tijd van vrede als oorlog, en dat tegenover de niet eens in alle opzichten afwijkende vonnissen der Engelsche prijsrechters, die alle dateeren uit den tijd vóór de Parijsche Declaratie, staan de voorschriften van een tal van prijsreglementen en marineinstructies der voornaamste Staten, die min of meer duidelijk de toepassing er van bevelen. — Zonder aarzelen concludeeren wij als practisch resultaat van ons onderzoek; het is een erkend principe van het hedendaagsch Volkenrecht, dat de nationaliteit der schepen door een iegelijk worde beoordeeld naar de nationale bepalingen van den Staat, waartoe zij beweren te behooren, mits deze niet indruischen tegen de door de internationale Gemeenschap uitdrukkelijk gestelde beginselen.

§ 2. **Grondbeginselen van het Volkenrecht.**

De wettelijke bepalingen, die in de verschillende Staten der wereld deze materie regelen, vormen de natuurlijke aangewezen basis van ons onderzoek, de vergelijking van de nationale wetgevingen moet ons van zelf doen kennen, welke principes zij alle, of bijna alle gemeen heb-

---

woordig waren: Bluntschli, Arntz, sir Travers Twiss, Gessner, von Martens, den Beer Poortugael, Perels en Rolin.

ben, en welke dus te recht kunnen worden beschouwd als te zijn gestempeld door de „usus" der volken tot de grondregelen van de internationale Gemeenschap.

Dat is bij gebreke aan een internationaal wetboek en in verband met het hierboven geconstateerde feit, dat het in de tractaten neergelegd conventioneel Volkenrecht van den modernen tijd geen beginselen meer stelt, maar ieder's individueele wetgeving laat beslissen, de eenige weg, dien wij kunnen bewandelen.

Die taak wordt intusschen niet weinig bemoeilijkt door twee niet gering te schatten bezwaren. — Vooreerst toch is het verkrijgen van een volledig overzicht van de afzonderlijke voorschriften van alle of bijna alle Staten der beschaafde wereld, zoo niet geheel ondoenlijk, dan toch uiterst moeilijk, terwijl door het feit, dat vele dier wetgevingen van ouden datum zijn en wellicht op het punt staan gewijzigd te worden, het verkregen resultaat slechts een betrekkelijke waarde kan hebben.

En in de tweede plaats wordt zoo'n vergelijkend onderzoek naar de *geldende* beginselen in niet geringe mate beheerscht door de subjectieve opvatting van dengeen, die het verricht en het denkbeeld, dat deze zich reeds vooraf heeft gevormd van de *meest wenschelijke* beginselen; men ziet zoo gaarne wat men wil en volkomen objectiviteit is zoo moeilijk bereikbaar, de subjectiviteit van den onderzoeker drukt onwillekeurig een eigenaardig cachet op het resultaat van zijn onderzoek, niet het minst op het terrein van het Volkenrecht.

Gelukkig worden echter beide bezwaren althans ten deele ondervangen door de uitvoerige behandeling die het

Resumeerende constateeren wij, dat ons beginsel logisch voortspruit uit het principe van de internationale gelijkheid der souvereine Staten, dat het ter vervanging van de oude regels is opgenomen in een imposante reeks van tractaten, die ook in geval van oorlog van een der contractaten met derden hun verbindende kracht tusschen partijen niet verliezen, dat het is aanvaard door de meeste bekende autoriteiten op volkenrechtelijk gebied, zoowel voor den tijd van vrede als oorlog, en dat tegenover de niet eens in alle opzichten afwijkende vonnissen der Engelsche prijsrechters, die alle dateeren uit den tijd vóór de Parijsche Declaratie, staan de voorschriften van een tal van prijsreglementen en marineinstructies der voornaamste Staten, die min of meer duidelijk de toepassing er van bevelen. — Zonder aarzelen concludeeren wij als practisch resultaat van ons onderzoek; het is een erkend principe van het hedendaagsch Volkenrecht, dat de nationaliteit der schepen door een iegelijk worde beoordeeld zij naar de nationale bepalingen van den Staat, waartoe zij beweren te behooren, mits deze niet indruischen tegen de door de internationale Gemeenschap uitdrukkelijk gestelde beginselen.

§ 2. **Grondbeginselen van het Volkenrecht.**

De wettelijke bepalingen, die in de verschillende ... der wereld deze materie regelen, vormen d... aangewezen basis van ons onderzoek ... de nationale wetgevingen moet... nen, welke principes zij alle...

---

woordig waren: Bluntschli, Arntz, ... den Beer Poortugael, Perels en Rol...

ben, en welke dus te recht kunnen worden beschouwd als te zijn gestempeld door de „usus” der volken tot de grondregelen van de internationale Gemeenschap.

Dat is bij gebreke aan een internationaal wetboek en in verband met het hierboven geconstateerde feit, dat het in de tractaten neergelegd conventioneel Volkenrecht van den modernen tijd geen beginselen meer stelt, maar ieder's individueele wetgeving laat beslissen, de eenige weg, dien wij kunnen bewandelen.

Die taak wordt intusschen niet weinig bemoeilijkt door twee niet gering te schatten bezwaren. — Vooreerst toch is het verkrijgen van een volledig overzicht van de afzonderlijke voorschriften van alle of bijna alle Staten der beschaafde wereld, zoo niet geheel ondoenlijk, dan toch uiterst moeilijk, terwijl door het feit, dat vele dier wetgevingen van ouden datum zijn en wellicht op het punt staan gewijzigd te worden, het verkregen resultaat slechts een betrekkelijke waarde kan hebben.

En in de tweede plaats wordt zoo'n vergelijkend onderzoek naar de *geldende* beginselen in niet geringe [illegible] beheerscht [illegible] de subjectieve opvatting van den [illegible] die het [illegible] en het denkbeeld, dat deze zich [illegible] [illegible] [illegible]rmd van de *meest wenschelijke* [illegible] [illegible] wat men wil en [illegible] [illegible] [illegible]reikbaar, de [illegible] [illegible] [illegible]keurig een eig[illegible] [illegible] [illegible] onderzoek, [illegible] [illegible] [illegible]nrecht.

[illegible] [illegible]er beide bezwa[illegible] [illegible] [illegible]e uitvoerige behan[illegible]

als een individu, die lid is van een Staat, na zeker verblijf in een anderen kan worden genaturaliseerd, evenzoo is het denkbaar, dat men de aan vreemdelingen toebehoorende vaartuigen na zekeren tijd de nationaliteit gaat verleenen. — Maar gelijk de kern van de leden van den Staat toch altijd en immer bestaat èn bestaan moet uit de geboren onderdanen, zoo moet de kern der nationale handelsmarine worden gevormd door schepen, die eigendom zijn van nationalen. — Niet geheel onjuist is misschien de vergelijking met het hierboven omschreven verband tusschen „Staat en natie"; kan de eenheid van den eerste slechts duurzaam zijn bevestigd, wanneer zij steunt op de nationaliteit (in de grammaticale beteekenis) der leden, evenmin kan de band tusschen den Staat en zijn handelsmarine hecht zijn, zoo hij niet tot grondslag heeft den nationalen eigendom.

Dat volgt trouwens ook direct uit de historische ontwikkeling der „scheepsnationaliteit"; wij hebben reeds vroeger geconstateerd, dat zij oorspronkelijk slechts een zuiver staatsrechtelijke beteekenis heeft gehad, dat de Staat bij den aanvang der scheepvaart, in zijn eigen nationaal belang zijn gezag meende te moeten blijven uitstrekken over zijn uitzeilende onderdanen, waaronder van zelf ook de eigenaar behoorde, die toen ter tijde persoonlijk mede toog om de onderneming te bestieren. — Met vreemdelingen, die van uit zijn havens het ruime sop kozen, had de Staat natuurlijk niets meer te maken, zoodra zij zijn territoir hadden verlaten; over hen kon hij daarbuiten zijn gezag niet uitstrekken en het liet hem volmaakt koud, wat die individuen verder op de onmetelijke zee uitvoerden.

Dat verandert nu eenigermate als de scheepvaart haar wieken begint uit te slaan, als een volkeren-verkeer zich gaat ontwikkelen en dus de band tusschen schip en Staat een internationaalrechtelijke beteekenis erlangt; — maar daardoor wordt de grondslag in geenen deele aangetast.

Wel gaan de reeders of eigenaars in den tegenwoordigen tijd niet meer zelf mede aan boord en besturen zij van uit hun verblijfplaats de gansche vaart, maar dat kan alleen aanleiding geven tot het opperen van de vraag, of dergelijkè gedomicilieerde vreemdelingen in dezen misschien gelijk behooren te worden gesteld met onderdanen. — In het algemeen echter is het een onomstootelijke waarheid gebleven, dat de privaatrechtelijke eigendom van vreemdelingen niet in aanmerking mag komen, waar het geldt den band tusschen schip en Staat; de vérstrekkende gevolgen, die hij meêbrengt, de belangrijke rechten en verplichtingen, die hij aan beide partijen toekent of oplegt, verzetten zich met nadruk daartegen. — Hoe kan men in 't algemeen van den vreemdeling verwachten dat hij met zorgvuldige nauwkeurigheid de verplichtingen aan de nationaliteit van zijn schip verbonden zal nakomen? Of, dat hij van de daaruit voortspruitende rechten zal gebruik maken, zooveel mogelijk ook in overeenstemming met de belangen van den Staat, die hem zijn vlag schonk? Zal het hem, door geen enkele betrekking aan dien Staat verbonden, niet volmaakt onverschillig wezen, in welke internationale moeilijkheden hij de Regeering door zijn handelwijze brengt?

En is het aan de andere zijde niet even natuurlijk, dat de Staat, die op zulke eigenaars absoluut geen vat heeft,

op hen niet de minste pressie kan uitoefenen, gewoonlijk niet buitengemeen veel lust zal gevoelen om zich ter wille van zulke individuen en hun belangen in internationale verwikkelingen te begeven?

Het wezen van de scheepsnationaliteit brengt van zelf als voorwaarde mede, een volkomen vertrouwen, dat belanghebbende partijen van hun rechten zullen gebruik maken, zooveel mogelijk in overeenstemming met de belangen van elkander en hun plichten zullen nakomen zonder aarzelen, zonder terughoudendheid.

Alleen zou men deze vraag kunnen opperen: Is het daarvoor niet voldoende, dat de eigenaars zijn gedomiciliëerd in den Staat?

Wij aarzelen niet daarop ontkennend te antwoorden; wij hebben reeds vroeger geconstateerd, dat vooral in de laatste tijden de rol, die het domicilie vervult, steeds in belangrijkheid afneemt, dat men meer en meer begint over te gaan tot de leer, dat b.v. het „statutum personale" van den individu behoort af te hangen van diens nationaliteit, wij hebben uitvoerig uiteengezet de gronden, waarop wij ons meenden te moeten verklaren tegen de Engelsche jurisprudentie, die in tijd van oorlog het al dan niet vijandelijk karakter laat beslissen door het domicilie, en ook nu achten wij het ingezetenschap van den eigenaar een weinig soliede basis voor den publiekrechtelijken band tusschen schip en Staat. — Er bestaat wel is waar eenige betrekking tusschen zoo'n gedomicilieerden eigenaar en den Staat, die hem zijn vlag verleent, maar die band is uiterst gemakkelijk oplosbaar en de reeder, die eerst den Staat in internationale moeilijkheden heeft gewik-

keld, kan zich daarna ieder oogenblik aan een eventueele pressie onttrekken, en iederen band verbreken.

Daarbij komt nu bovendien een tweede niet minder gewichtig bezwaar; gesteld eens, dat werkelijk algemeen als voorwaarde werd voldoende geacht het gedomicilieerd zijn in den Staat gedurende een betaald aantal jaren — [een zeker tijdsverloop zal natuurlijk altijd worden gesteld] — en aangenomen, dat alle Mogendheden er toe waren te brengen daarvoor een uniformen termijn vast te stellen, dan zou òf de „heimathlosigkeit" op bedenkelijke wijze worden in de hand gewerkt, òf het „scheepsstaatsverband" feitelijk onverbreekbaar zijn gemaakt. — De in Nederland gevestigde eigenaar b.v., die zijn schip, tot nu toe van een Hollandschen zeebrief voorzien, onder Fransche of Engelsche vlag zou wenschen te brengen, zou daarvoor een bepaald aantal jaren in die Staten moeten gevestigd zijn geweest; bij zijn vertrek uit Nederland zou zijn schip echter oogenblikkelijk de Hollandsche nationaliteit verliezen, zoodat hij slechts de keuze zou hebben om, òf gedurende dat tijdsverloop eenvoudig zonder vlag te varen, òf tegen zijn zin voor goed gebonden te zijn aan de Nederlandsche nationaliteit. [1]) — Zoowel het een als het ander is lijnrecht in strijd met de grondbeginselen van het internationaal maritiem recht!

„De eigendom van staatsburgers", ziedaar het theoretisch eenig juiste kenmerk, dat ook in de praktijk van alle Staten der wereld toepassing heeft gevonden en dus een grondregel van het Volkenrecht kan worden genoemd.

---

[1]) Tenzij men bepaalde, dat het domicilie door vestiging in een ander land niet dadelijk verloren ging, wat echter nog al gecompliceerd zou zijn.

Een andere vraag is het, of men individuen, die zekeren tijd in het territoir gedomiciliëerd zijn geweest, niet zou kunnen gelijk stellen met de hoofdgroep, de nationale burgers?

Daartoe bestaat aanleiding, omdat enkele weinige landen zulks hebben gedaan, nl. België, dat een tijd van 1 jaar of voorafgaand koninklijk verlof tot vestiging voldoende acht, Nederland, dat een termijn van 1 jaar, Denemarken en Italië, die een van 5 jaren en Chili, dat een van 3 jaren of deelgenootschap in een handelsonderneming, als vereischte stellen. De meerderheid der nationale wetgevers beantwoordt die vraag echter ontkennend, zoodat in ieder geval van een regel van geldend recht geen sprake kan zijn. Maar ook jure constituendo komt een dergelijke gelijkstelling ons niet aanbevelenswaardig voor, zoowel op grond van hetgeen boven reeds is gezegd, als krachtens het beginsel dat geen schip twee nationaliteiten mag bezitten.

Nu toch is het reeds mogelijk, dat de Duitscher die het recht heeft verkregen tot het voeren der Duitsche vlag, na een één jarig verblijf hier te lande of in België, ook de Nederlandsche of Belgische nationaliteit voor zijn schepen kan verwerven, zonder de eerste te verliezen, en hoeveel meer zou een dubbele nationaliteit voorkomen, wanneer alle landen een dergelijke bepaling gingen opnemen! Wel zou het bezwaar te ondervangen zijn door een voorschrift als dat van de Nederlandsche wet, waarbij bepaald wordt, dat de onderdaan, die zich buiten 's lands vestigt, zijn recht op het voeren der nationale vlag verliest, maar dat middel is erger dan de kwaal, omdat dan de vaar-

tuigen van zoo'n naar den vreemde vertrokken onderdaan eenige jaren absoluut geen nationaliteit zouden bezitten.

Er blijft dus niet anders over dan te concludeeren:

a. dat het kenmerk van de nationaliteit van een schip door den wetgever eenig en alleen behoort te worden gezocht in de nationaliteit van den eigenaar;

b. dat iedere wetgeving, die de vreemdelingen, gedurende zekeren tijd gedomicilieerd in het land, assimileert met de nationale burgers, is in strijd met de duidelijk gebleken voorschriften van het Volkenrecht, dat geen „heimathlosigkeit", maar evenmin een dubbel „scheeps-staatsverband" dulden kan.

Die conclusie lijkt meer stout dan zij in werkelijkheid is; het schijnt heel hard aan personen die misschien jaren en jaren in eenigen Staat zijn gevestigd geweest, het recht te ontzeggen hunne schepen te brengen onder bescherming van hun verblijfstaat, maar het is meer schijn dan wezen! Zijn zulke personen in waarheid gesteld op de vlag van dien Staat, welnu dan kunnen zij dat volkomen bereiken door zich te laten naturaliseeren; de nieuwste reglementen, die ingezetenen met onderdanen in dezen assimileeren (n.l. Italië (1882) en Denemarken (1892)) vorderen reeds een verblijf van 5 jaren en in de meeste wetgevingen is die termijn ook voldoende om genaturaliseerd te kunnen worden.

In gelijken zin is ook de beslissing van het Instituut uitgevallen; het ontwerp der Commissie had de vreemdelingen, gedurende 5 jaar in den Staat gevestigd, met nationalen gelijk gesteld, doch bij de behandeling in de zitting heeft het amendement van Perels, die zich beriep

op het twijfelachtige van het begrip „domicilie" en de moeilijkheden in tijd van oorlog, die gelijkstelling geschrapt [1]).

Een nieuwe vraag is: *Moet worden geëischt dat de geheele eigendom aan nationalen toebehoort, dan wel een gedeelte, en in dat geval, welk gedeelte?*

Het overzicht der verschillende wetgevingen kan ons niet afdoende helpen; een achttal Staten, (Frankrijk, België, Nederland, Griekenland, Denemarken, Oostenrijk, Italië en Zweden), stellen zich in hun nieuwste voorschriften tevreden met een gedeeltelijken nationalen eigendom, de overige landen van Europa benevens de meeste Amerikaansche Staten zijn aan het aloude beginsel getrouw gebleven, dat geheelen eigendom van onderdanen vordert. De keuze tusschen beide stelsels is niet gemakkelijk. Theoretisch is natuurlijk het principe, door de laatstgenoemde Naties nog gehuldigd, het meest in overeenstemming met aard en wezen der scheepsnationaliteit. Een Staat, die zijn vlag verleent aan een schip, dat b.v. voor $^{51}/_{100}$ aan onderdanen en voor $^{49}/_{100}$ aan vreemdelingen toebehoort, ondermijnt den grondslag, waarop het „scheepsstaatsverband" behoort te rusten, wil het niet afdalen tot een leuze, die vooral in tijd van oorlog groot gevaar oplevert door de gemakkelijkheid, waarmede dan een vijandelijke vlag voor een neutrale kan worden verwisseld.

Wanneer de praktijk van den nieuweren tijd dat beginsel meer en meer heeft losgelaten, dan zijn het toch zuiver nationale overwegingen geweest, die tal van Staten er toe hebben gebracht het in 1845 door de tweede

---

[1]) cf. Annuaire XV, pg. 193/4.

Zeemogendheid gegeven voorbeeld te volgen, consideraties, die hun oorsprong wel zullen hebben gevonden in het feit, dat het exploiteeren van schepen heden ten dage zulk een kostbaar bedrijf is geworden, dat daarvoor het inlandsche kapitaal niet meer toereikend schijnt te zijn. Wat echter de motieven voor een dergelijke wijziging zijn geweest, of zij wel noodzakelijk was naast de meer en meer in zwang komende associaties met kapitaal op aandeelen, dat doet hier minder ter zake, een feit is het, dat in den tegenwoordigen tijd de algeheele eigendom van staatsburgers niet meer als een vaststaand beginsel van het Volkenrecht kan worden beschouwd.

Moet men dit eenmaal erkennen, dan doet o. i. de fractie, die men kiezen wil, uit een internationaalrechtelijk oogpunt, al heel weinig tot de zaak af, mits zij slechts iets meer zij dan de helft, ten einde het mogelijk worden eener dubbele nationaliteit te voorkomen; of men daarvoor verder $^2/_3$ of $^3/_4$, dan wel $^5/_8$, wil nemen is meer een vraag van opportuniteit dan van beginsel!

Betreuren wij het in zeker opzicht, dat het „Instituut" gemeend heeft den algeheelen nationalen eigendom als vereischte te moeten loslaten en aan de nieuwe richting in het Volkenrecht zijn eigenaardig cachet en onbetwistbare autoriteit heeft verleend, logisch achten wij ten minste zijn besluit, om de door de Commissie voorgestelde fractie van $^2/_3$ te verwerpen en eenvoudig te vervangen door de bepaling van „minstens de helft", het verder aan de verschillende wetgevers overlatende de fractie te kiezen in overeenstemming met hun nationale belangen.

Voortgaande met ons onderzoek ontmoeten wij de kwestie, *in hoe verre vereenigingen en corporaties in dezen moeten worden gelijk gesteld met personen.*

Buiten kijf is dat het belangrijkste vraagstuk van alle, want, zoo ooit, dan is hier de harmonie tusschen de nationale wetgevers al zeer verre te zoeken en is juist de regeling van dit onderdeel in de verschillende wetten en verordeningen een steen des aanstoots voor velen.

Beginnen wij weêr met ons overzicht te raadplegen! Het frappeert ons dan dadelijk, dat elk voorschrift dienaangaande absoluut ontbreekt in de oudste reglementen, als die van Frankrijk, [1]) Griekenland, Vereenigde Staten en de meeste Zuid-Amerikaansche Republieken, wat echter in zooverre niet behoeft te verwonderen, omdat de groote vlucht van het associatiewezen eerst uit later dagen dagteekent.

De andere nationale wetgevingen, die meerendeels van veel jongeren datum zijn, vertoonen intusschen al buitengewoon weinig overeenkomst. Met een beetje goeden wil kunnen wij drie groepen onderscheiden:

1°. Die, welke wordt gevormd door Engeland, Oostenrijk, België en Portugal, waar men niets anders aantreft dan de zeer eenvoudige bepaling, dat corporaties, die wettig binnen het Rijk zijn gevestigd en daar hun hoofdzetel hebben, geheel met staatsburgers moeten worden

---

[1]) Hier wordt 't bezwaar van dat gebrek zeer gevoeld en de toestand is er niet op verbeterd, sinds het „Avis" van 5 April 1887 beslist heeft: „Que le Gouvernement avait toute latitude pour accorder ou refuser, selon les cas, la francisation aux navires dépendant de sociétés anonymes où la prédominance de l'élément étranger ne répondrait pas aux prescriptions de la loi de 1845." (cf. Pradier-Fodéré o. c. V, § 2280.)

gelijk gesteld, waar het de verkrijging der nationale vlag geldt.

2⁰. De tweede groep bestaat uit de wetgevingen van Rusland, Duitschland, Italië en Nederland die, scherp onderscheid makende tusschen de vennootschappen onder firma of bij wijze van geldschieting (en commandite) eenerzijds en die op aandeelen anderzijds, voor beide soorten bijzondere bepalingen bevatten. — Verder reikt intusschen de overeenstemming niet, want in de uitwerking der voorschriften wijken zij sterk van elkander af.

Zoo vordert Duitschland voor de eerste soort, dat *alle* solidair aansprakelijke vennooten het „Reichsindigenat" bezitten, doch van de naamlooze vennootschappen niet anders, dan dat de hoofdzetel overeenkomstig de wet zij gevestigd in het Rijk. — De Nederlandsche wet daarentegen stelt beide soorten dan gelijk met ingezetenen, wanneer zij gevestigd zijn binnen het Rijk en bij de eerste soort minstens de helft der solidair verbonden vennooten, bij de laatste, ten minste de helft der bestuurders tevens ingezetenen zijn. — Italië aan den anderen kant vraagt bij de vennootschappen onder firma of en commandite niet naar den zetel, maar vordert slechts dat één der hoofdelijk aansprakelijke vennooten staatsburger zij, welke bepaling in het Russische Wetboek van Koophandel wordt aangetroffen voor alle „maisons de commerce", wäaronder de firma en commanditaire associatie zijn begrepen. Voor de naamlooze vennootschappen eischt de Italiaansche wet, dat de zetel in het rijk gevestigd zij en de algemeene vergadering aldaar worde gehouden. Rusland daarentegen is tevreden met het eerste en vor-

dert voor reederijen slechts, dat de boekhouder (amateur-gérant) Rus zij.

3°. Tot de derde groep ten slotte brengen wij de wetgevingen van Zweden, Noorwegen en Denemarken, die de nieuwste zijn op dit gebied.

Zij komen in zooverre met groep 1 overeen, dat zij niet afzonderlijk melding maken van de vennootschappen onder firma of en commandite, zoodat deze ook hier geacht moeten worden onderworpen te zijn aan de gewone regels betreffende schepen, aan personen toebehoorende. — Máár, wat de andere corporaties betreft, die zij aanduiden met den naam van „maatschappijen op aandeelen" bevatten zij een veel uitvoeriger, hoogst interressante regeling.

Alle drie — ook Denemarken en Zweden die anders met $^2/_3$ beneden zijn — stellen als voorwaarde dat het schip algeheel eigendom zij der maatschappij en dat haar zetel zij gevestigd binnen het Rijk. — De Deensche en Zweedsche wetten vorderen bovendien, dat alle aandeelhouders Staatsburgers zijn (of in D. ingezetenen sinds 5 jaar) en dat de boekhouder onderdaan en in het Rijk gevestigd zij. — De Noorsche wetgeving daarentegen stelt zich tevreden met de bepaling, dat alle bestuurders de nationaliteit bezitten en tevens aandeelhouders zijn.

Hebben wij te veel gezegd, toen wij daar straks van een enorme varieteit gewag maakten?

Uit dien chaos van bepalingen een domineerend beginsel te voorschijn te brengen, is een vrij wel ondoenlijke taak, te meer, daar die groote verscheidenheid niet is iets toevalligs, dat met een beetje internationale welwillendheid uit de wereld zou zijn te helpen, maar na-

tuurlijk in nauwen samenhang staat met de opvatting, die iedere nationale wetgever huldigt omtrent aard en karakter der onderscheiden associatievormen.

In geen enkel land reeds denken de nationale jurisprudentie en doctrine hieromtrent volkomen eenstemmig, hoeveel te minder dan de theorie en praktijk van alle Staten te zamen! Toch is een zekere overeenstemming van richting niet te loochenen; alle wetgevingen trekken toch een scherpe grens tusschen vereenigingen of vennootschappen, die rechtspersoon zijn èn die, welke dat karakter missen, en het verschil bestaat alleen daarin, dat zij de vraag, welk het criterium is, dat beide onderscheidt en welke vereenigingen dus tot elk der beide groepen behooren, op zoo uiteenloopende wijze beantwoorden.

Die onderscheiding wordt ook in de verschillende wetgevingen betreffende de „scheepsnationaliteit", hetzij uitdrukkelijk, hetzij stilzwijgend erkend, en beide groepen aan afzonderlijke voorwaarden onderworpen, die ook hier niet anders ten doel hebben dan te zorgen, dat het recht tot het voeren der nationale vlag slechts wordt verleend aan werkelijk nationale vereenigingen, dat het alleen wordt verkregen onder waarborgen, dat de onderneming zal worden bestuurd met het oog op de nationale belangen en naar nationale inzichten. Alleen in de uitwerking van dat beginsel zijn de verschillende wetgevers enorm van elkaar afgeweken.

Nu hebben wij gezien, dat het Volkenrecht als grondslag voor die bevoegdheid stelt, dat op zijn allerminst de helft van den eigendom van het schip toebehoort aan nationalen, omdat dan alleen nog kan worden aangenomen,

dat van dat recht zal worden gebruik gemaakt, zooveel mogelijk in overeenstemming met de belangen van den Staat, die zijn vlag schonk.

Dat criterium is ook hier weêr het eenig juiste; het schip behoore voor meer dan de helft aan een nationale vereeniging of corporatie!

Waarin bestaat hier nu echter de nationaliteit?

a. Wat de vereenigingen betreft, die geen rechtspersoon zijn, kan zich eigenlijk de vraag niet voordoen; de leden zijn en blijven de eenige rechtssubjecten, die zich slechts voor een bepaald doel bij contract hebben verbonden. Wil men echter figuurlijkerwijze en gemakshalve de expressie gebruiken, dan is het duidelijk, dat de nationaliteit van een vennootschap, die niet rechtspersoon is, eenvoudig afhangt van die der leden, welke tegenover de buitenwereld als zoodanig optreden.

Begrijpelijk komt het ons daarom voor, dat de 1ste zoowel als de 3de groep, van deze soort van vereenigingen niet uitdrukkelijk spreken en dus alles dienaangaande overlaten aan de gewone regels met betrekking tot schepen, die aan individuen toebehooren. Niet de vennootschap is rechtssubject en eigenares van het vaartuig, máár de personen die haar vormen zijn de eigenaars en bezitten zij, hetzij allen, hetzij gedeeltelijk, al naar gelang van de bepalingen van iedere wetgeving, de nationaliteit van den Staat, dan hebben zij het recht om de nationale vlag te vragen en te voeren.

Aan den anderen kant echter is het niet te loochenen, dat de conventioneele band, die de mede-eigenaars omstrengelt dan toch zekere gevolgen heeft, dat niet meer

ieder's individueel belang in aanmerking komt, maar hun gezamenlijk interest den doorslag geeft, waarover ten slotte de meerderheid beslist.

Daarom is het ook zeer verklaarbaar, dat tal van wetgevingen ook voor deze soort van vennootschappen bijzondere voorwaarden stellen, waaraan zij moeten voldoen willen zij als nationaal worden aangemerkt en recht hebben op het voeren der nationale vlag.

De Duitsche, Russische en Nederlandsche wetten eischen daarvoor, dat zij wettig gevestigd zijn binnen het Rijk, wat het Italiaansche wetboek van koophandel onnoodig acht. In Duitschland moeten bovendien *alle* hoofdelijk verbonden vennooten staatsburgers zijn; Nederland neemt genoegen met de grootste helft, Rusland en Italië met één.

Wanneer wij thans een keuze moeten doen uit al deze stelsels, dan geven wij allereerst onze voorkeur aan dat der wetgevingen der 2de groep, die ook voor de vereenigingen, welke geen rechtspersoon zijn, een afzonderlijke regeling bevatten; het feit dat zij verkrijgen een eigen naam, een eigen domicilie, dat zij gewoonlijk worden „personae standi in judicio", i. e. w. de invloed van den conventioneelen band motiveert zulks voldoende.

En dan komt het ons het meest logisch voor, de nationaliteit dier vereenigingen te zoeken α. in de vestiging binnen den Staat overeenkomstig diens wetten, en β. in de nationaliteit der persoonlijk verbonden associé's.

Het gaat toch bezwaarlijk aan, een buiten 's lands overeenkomstig de daar geldende wetten opgerichte reederij als nationaal te herkennen, alleen omdat misschien het grootste deel der leden onderdanen is, evenmin

als wanneer van een binnen's lands gevestigde reederij de persoonlijk verbonden leden grootendeels vreemdelingen zijn! Aan beide voorwaarden moet dus gelijktijdig worden voldaan.

Of nu die persoonlijk aansprakelijke vennooten alle, dan wel gedeeltelijk, de nationaliteit moeten bezitten, is moeilijker uit te maken. In ieder geval achten wij de Italiaansche wet, die slechts van één vennoot zulks vordert, in strijd met het Volkenrecht, omdat bij gebreke van de voorwaarde „gevestigd zijn binnen het Rijk", het verwerven eener tweede nationaliteit naast de Italiaansche uiterst gemakkelijk is. Maar ook de door de Nederlandsche wet geëischte fractie van „meer dan de helft" schijnt ons minder wenschelijk, omdat daardoor de basis „eigendom van nationalen voor ten minste de helft" op bedenkelijke wijze wordt ondermijnd. Stel b.v. het geval, dat een schip in eigendom toebehoort, voor $^1/_5$ gezamenlijk aan A en B, die Nederlanders zijn, in Holland gevestigd, voor $^2/_5$ aan C en voor $^2/_5$ aan D, die beide Duitschers zijn, dan kan zoo'n schip de Nederlandsche vlag niet verkrijgen; vereenigen zich nu echter A, B en C tot een vennootschap onder firma, dan wordt zulks plotseling wel mogelijk; het behoort dan voor $^3/_5$ aan een vennootschap onder firma, waarvan $^2/_3$ der persoonlijk verbonden leden onderdanen zijn, gevestigd binnen 't Rijk; en toch is in den grond der zaak $^4/_5$ eigendom van vreemdelingen.

Met de door het Instituut aangenomen bepaling, die de Nederlandsche fractie overneemt, kunnen wij ons derhalve niet volkomen vereenigen, al erkennen wij gaarne

dat het geldend Volkenrecht zich tegen een dergelijke bepaling niet verzet.

b. Bij de tweede soort, de vereenigingen, die wel rechtspersoon zijn, kan natuurlijk zeer goed van de een of andere nationaliteit worden gesproken; hier zijn het niet meer de leden, die subjecten zijn van de rechtsbetrekkingen dier vennootschappen, maar deze zelf zijn eigenaardige, zelfstandige rechtssubjecten, die dus ook een eigen nationaliteit kunnen bezitten. Het is slechts de vraag, in welke kenmerken deze moet worden gezocht. Een nauwkeurig onderzoek van ons overzicht leert ons, dat alle drie groepen hierin overeenstemmen, dat zij als voorwaarde stellen, dat de corporatie wettig zij gevestigd binnen het Rijk. De geheele 1ste, en twee Staten der 2de groep, n.l. Rusland en Duitschland, bepalen zich tot dit eene, Italië en Nederland en vooral de Staten der 3de groep stellen aan de nationaliteit der naamlooze vennootschappen en andere rechtspersonen veel zwaarder eischen. De Italiaansche wet vordert nog, dat de algemeene vergadering binnen het Rijk plaats hebbe, de Nederlandsche, dat de grootste helft der bestuurders ingezetenen, de Noorsche, dat zij alle staatsburgers zijn, terwijl Zweden en Denemarken de nationaliteit van alle aandeelhouders als voorwaarde stellen.

Afgescheiden van ons onderwerp, wordt de nationaliteit van een rechtspersoon in het algemeen bepaald door de plaats, waar zij in werkelijkheid haar zetel heeft gevestigd; het karakter der leden, die trouwens onbekend zijn zoodra de aandeelen niet op naam luiden, komt niet in aanmerking; deze zijn slechts de onderlaag, waarop de

rechtspersoon steunt en hun zelfstandig karakter is opgegaan in, geabsorbeerd door het nieuw geschapen rechtssubject.

Dat is o. i. onbetwistbaar; het moge somwijlen moeilijk zijn te constateeren, waar in werkelijkheid de eigenlijke zetel der vennootschap is gevestigd, het doet niets af aan de waarheid van het gestelde beginsel. [1])

Dat neemt niet weg, dat men de vraag kan opperen, of men wellicht niet zwaarder eischen moet stellen aan zoo'n vereeniging, om met betrekking tot dit onderwerp, als „nationaal" te worden aangemerkt. Een beginsel van het geldend Volkenrecht is een dergelijke verzwaring zonder twijfel niet, waar meer dan de helft der nationale wetgevingen ze niet erkennen, máár vooral met het oog op de allerjongste reglementen dient het te worden overwogen, of het misschien als een beginsel van het jus constituendum moet worden opgenomen.

Buiten kijf is er vóór het stellen van zwaarder voorwaarden heel wat te zeggen, wanneer men denkt aan den aard der betrekkingen, die het verleenen der nationale vlag schept, aan den grondslag, waarop dientengevolge het „scheepsstaatsverband" behoort te rusten.

Wanneer toch, een binnen het Rijk gevestigde corporatie wordt gevormd door aandeelhouders, die alle vreemdelingen zijn, wordt bestierd door directeuren, die eveneens een vreemde nationaliteit bezitten, dan bestaat er zeer zeker groot gevaar, dat de aan de nationale vlag ver-

---

[1]) Het Instituut formuleert het aldus: „On doit considérer comme pays d'origine d'une société par actions le pays dans lequel a été établi sans fraude son *siège social légal*" — [de verworpen redactie der commissie sprak van „siège administratif réel"]; cf. Ann. XI, pg. 171.

bonden rechten en plichten niet zullen worden uitgeoefend of vervuld, zooveel mogelijk in overeenstemming met de nationale belangen, en kan in geval van internationale verwikkelingen, een Regeering op zoo'n lichaam al heel weinig pressie uitoefenen.

Voor het verzwaren der voorwaarden bestaan dus alleszins gegronde motieven en het komt er nu slechts op aan, zulks te doen zonder al te groote belemmeringen aan de scheepvaart in den weg te leggen.

Zeer weinig aanbevelenswaardig achten wij daarom het thans door Zweden en Denemarken aangenomen stelsel, waarbij de nationaliteit van *alle aandeelhouders* wordt gevorderd; theoretisch, omdat het karakter der leden volstrekt is geabsorbeerd, practisch, omdat die voorwaarde meêbrengt, dat alle aandeelen op naam moeten luiden en zoodoende eigenlijk deze associatievorm bij de uitoefening der scheepvaart onmogelijk wordt gemaakt. Anderzijds komt ons het Italiaansche voorschrift, dat de algemeene vergadering binnen het Rijk worde gehouden, slechts een schijnbare en dus bedriegelijke verzwaring voor. Blijft over de voorwaarde, dat het bestuur geheel of gedeeltelijk de nationaliteit van den Staat bezitte, gelijk Noorwegen en Nederland eischen.

Dit correctief is het meest logisch; bestaat het bestuur uit onderdanen, dan is er althans groote kans, zoo geen zekerheid, dat de nationale vlag zal worden gebezigd, zooveel mogelijk in overeenstemming met 's lands belang. Men kan dan echter niet tevreden zijn met de nationaliteit van iets meer dan de helft, want de verijdeling van het doel van dat correctief zou dan uiterst gemakkelijk

zijn, door voor de nationale bestuurders eenvoudig stroomannen aan te stellen en de eigenlijke leiding te geven aan de vreemde directeuren. Het geheele bestuur samen te stellen uit stroomannen, zal wel geen enkele aandeelhoudersvergadering durven wagen!

De toevoeging der Noorsche wet, dat de bestuurders tevens aandeelhouders moeten zijn, is zonder beteekenis, omdat het, zoo de aandeelen aan toonder luiden, toch niet is te bewijzen en, zoo zij op naam staan, zulks toch gemakkelijk is te ontduiken.

Met het door het Instituut aangenomen artikel, dat naast de voorwaarde, dat de vennootschap of corporatie nationaal zij, den eisch stelt, dat $^2/_3$ der bestuurders de nationaliteit bezitten, kunnen wij ons dus niet volmaakt vereenigen; de eenige logische en niet-schijnbare verzwaring is de voorwaarde van de nationaliteit van alle bestuurders of met eenig beheer belaste commissarissen.

Ten slotte een enkel woord over het hoofddenkbeeld, dat aan de door het Instituut ontworpen regels ten grondslag ligt, nl. de verplichte inschrijving in een, volgens de bepalingen van iedere nationale wet ingericht *publiek register*, ten einde ten allen tijde te kunnen controleeren, of eenig schip de bevoegdheid tot het voeren der nationale vlag bezit.

Nieuw is dit denkbeeld intusschen volstrekt niet; Engeland, Rusland, Duitschland, Oostenrijk, Portugal, Zweden, Noorwegen, Denemarken, Griekenland, de Vereenigde Staten en tal van Zuid-Amerikaansche Republieken kennen een dergelijk register van zuiver nationale schepen reeds lang, en het behoeft dus niet te verwonderen, dat

ook het Instituut aan die vrijwel algemeen gevolgde praktijk zijn zegel heeft gehecht.

Zonder twijfel is die instelling een krachtig hulpmiddel, zoowel ter verifieering van de juiste nationaliteit der schepen, als ter voorkoming, dat zij er geen of wel meerdere bezitten, vooral wanneer de roijeering en het daaruit voortvloeiend verlies der vlag, niet als onmiddellijk gevolg wordt verbonden aan het feit, dat het schip door dood, huwelijk, naturalisatie van de eigenaars, of andere omstandigheden plotseling niet meer voldoet aan de gestelde vereischten, maar aan de reeders nog een bekwame termijn wordt gelaten om alsnog het verlies der nationaliteit te voorkomen. Wel zal het daardoor af en toe geschieden, dat een schip nog is ingeschreven en de nationale vlag voert, terwijl het misschien absoluut niet meer voldoet aan de gestelde voorwaarden, doch dat bezwaar is niet zoo heel groot, wanneer de termijn maar niet te lang wordt genomen, en komt trouwens ook nu reeds voor bij die Staten, als b.v. Nederland, waar de reglementen het verlies der vlag door het niet-meer-voldoen aan de voorgeschreven vereischten, opschorten voor die schepen, die zich op het oogenblik daarvan nog in zee bevinden. In ieder geval mag deze kleine moeilijkheid niet in aanmerking komen bij beoordeeling van een systeem, dat overigens zoo buitengemeen gunstig werkt om de beide grondregels van het Internationaal Recht te verwezenlijken. De Scandinavische Rijken hebben dat zeer juist ingezien en het Instituut heeft dat voorbeeld in art. 5—8 van zijn Reglement gevolgd.

Eén opmerking ten laatste; zou dit stelsel van een

publiek register nog niet oneindig meer nut afwerpen, wanneer bij een, alle Staten omvattend, tractaat werd in het leven geroepen een *internationaal scheepsregister*, gelijkende b.v. op dat voor de handels- en fabrieksmerken?

Wij opperen slechts het denkbeeld en laten de uitwerking gaarne aan bevoegder personen over!

HOOFDSTUK VI.

Conclusie met betrekking tot Nederland.

Kan de wet „betrekkelijk de afgifte van Zeebrieven en vergunningen tot het voeren der Nederlandsche vlag" van 28 Mei 1869, (Stsbl. nº 96) worden geacht in overeenstemming te zijn met de algemeen erkende volkenrechtelijke beginselen, die het vraagstuk van de nationaliteit der koopvaardijschepen beheerschen? En zoo neen, tot welke wijzigingen, tot welke concessies op dit gebied is dan de Nederlandsche Staat krachtens zijn internationaalrechtelijke positie verplicht?

Ziedaar de vraag, die wij ten slotte wenschen te beantwoorden, haar scherp scheidende van de kwestie, welke veranderingen het zuiver nationaal belang wellicht noodzakelijk maakt. Uit den aard der zaak, kunnen wij daarbij kort zijn, omdat eigenlijk het voorafgaande hoofdstuk het antwoord reeds heeft gegeven en wij dus hier niet anders hebben te doen, dan de daar uitgesproken meeningen kortelings te resumeeren.

Die vraag heeft, gelijk wij weten, een bijzonder actueele beteekenis erlangd, sinds het lid der Eerste Kamer Mr. E. N. Rahusen, nota nemende van de verklaring der Regeering, dat er tusschen Nederland en Indië een Engelsche [1]) Maatschappij varende was onder Hollandsche vlag, in 1892 de aandacht heeft gevestigd op een merkwaardig artikel in het Engelsche tijdschrift „Fairplay", waarbij den reeders, die over de al te strenge behandeling van den Engelschen „Board of Trade" klaagden, de goede raad werd gegeven, hun schepen te brengen onder andere vlag en daarvoor uit te kiezen de Belgische of Nederlandsche, want, zoo besluit het artikel: „It results from the aforesaid (nl. de uiteenzetting der bepalingen van onze wet van 1869) that the British ships can be conveniently safely and inexpensively transfered to a Company of which the shareholders are all British, the master, officers, engineers and crew remaining of the same nationality! It occurs to us that money invested in British shipping under the Dutch flag would be in the position of Great-Britain in the management of which large British influence would vest, while at all time the votes of the shareholders could decide on alteration of management, or return of the flag to British colours." [2])

Naar aanleiding van die twijfelachtige eer, ons door de reeders van Cardiff bewezen, verdedigde Mr. Rahusen met groote warmte de wenschelijkheid van een herziening der Nederlandsche wet op de Zeebrieven en van

---

[1]) Op zich zelf een onmogelijkheid; bedoeld zal wel zijn een volkomen door Engelsch kapitaal gesteunde maatschappij.

[2]) cf. Handelingen Eerste Kamer 1892/3 pg. 375.

een verscherping der daarin gestelde voorwaarden. — Dat verlangen was trouwens niet geheel nieuw meer, want ook de generaal den Beer Poortugael had in zijn in 1888 verschenen werk, getiteld: „Internationaal Maritiem Recht" (pg. 581 sqs.) met nadruk gewezen op de zijns inziens hoogst nadeelige positie, waarin uit een internationaalrechtelijk oogpunt de Nederlandsche vlag, vooral in tijd van oorlog, zou verkeeren.

De Regeering beloofde den heer RAHUSEN aan het vraagstuk hare aandacht te zullen wijden en het aanbrengen van eventueele wijzigingen in de bedoelde wet in overweging te zullen nemen, maar haastte zich intusschen niet. — Daarop kwam bij de beraadslaging over hoofdstuk III der Staatsbegrooting in de zitting van 4 Febr. 1896 hetzelfde Kamerlid nogmaals op de zaak terug en verzette zich nadrukkelijk tegen de, in de Memorie van Antwoord door de Regeering afgelegde, verklaring, dat zij met het nemen eener decisie wenschte te wachten, totdat het rapport van het „Institut de droit international" over dit onderwerp zou zijn verschenen. — Het was bij die gelegenheid, dat Mr. RAHUSEN de waarlijk verbazingwekkende, maar vermoedelijk niet zoo positief bedoelde uitspraak deed, dat het hier niet betrof een internationaal, maar een specifiek Nederlandsch belang.

De Regeering, bij monde van den Minister van Buitenlandsche Zaken Jhr. Mr. J. RÖELL protesteerde met kracht tegen die verklaring en verdedigde op voortreffelijke wijze het internationaal belang dezer kwestie en het daardoor gemotiveerd uitstel, zonder zich nochtans over het al

dan niet wenschelijke eener herziening uit te laten. [1])

Het vraagstuk begon intusschen ook buiten het Parlement de aandacht te trekken; 14 Febr. 1896 verdedigde Mr. TAK van Poortvliet zijn reeds vermelde dissertatie, waarin hij de wenschelijkheid eener herziening trachtte te bewijzen en eenige dagen later maakte de Nederlandsche pers zich van het onderwerp meester.

Maakte de generaal den Beer Poortugael zich in „Het Vaderland" van 9 en 10 Maart '96 tot den gezaghebbenden en welsprekenden tolk van de door velen in den lande gehuldigde meening, dat de Nederlandsche wet, vooral ten aanzien van schepen aan naamlooze vennootschappen toebehoorende, wel wat al te vrijgevig was en dat daaruit in oorlogstijd het gevaar zou voortvloeien, dat onze vlag wellicht door minder vrijgevige Mogendheden niet zou worden geëerbiedigd, de Redactie van de „Nieuwe Rotterdamsche Courant" [2]) betoogde daartegenover met een, intusschen niet altijd volmaakt correct beroep op de buitenlandsche wetgevingen, dat die vrees juist, wat de schepen van maatschappijen betrof ongegrond, of althans zeer overdreven was, doch ontried daarom nog niet elke wijziging.

Zoo stonden de zaken, toen in September van dat jaar het „Instituut" zijn oordeel neêrlegde in de reeks merkwaardige resoluties [3]), die wij hierboven hebben besproken en waarvan de groote beteekenis, al kunnen zij ook niet in alle opzichten ieder's adhaesie verwerven, bezwaarlijk kan worden geloochend.

---

[1]) Handelingen Eerste Kamer 1896 pg. 235.
[2]) cf. het hoofdartikel van 16 Febr. en 14 Maart 1896.
[3]) cf. Bijlage B.

De beslissing der Regeering zal nu wel niet heel lang meer uitblijven, en wij hebben dus een schoone gelegenheid nog eens te overwegen, of inderdaad de Wet van 1869 met de beginselen van het Volkenrecht strijdige bepalingen bevat en zoo ja, welke wijzigingen dienen te worden aangebracht.

Art. 2 van de Wet van 1869 luidt aldus:

„Zeebrieven worden alleen afgegeven voor zeeschepen, voor *meer dan de helft* toebehoorende aan:

a. ingezetenen van Nederland [d. z. 1°. Nederlanders, in Nederland woonachtig, 2°. vreemdelingen, die in Nederland gewoond hebben gedurende 1 jaar];

b. vennootschappen onder een firma of bij wijze van geldschieting, gevestigd in Nederland, mits *minstens de helft* der vennooten onder de firma, of minstens de helft der hoofdelijk voor het geheel aansprakelijke vennooten der commanditaire vennootschap, ingezetenen van Nederland zij;

c. naamlooze vennootschappen van koophandel of vereenigingen die rechtspersoonlijkheid bezitten, beide gevestigd in Nederland en opgericht volgens de aldaar geldende wettelijke voorschriften, mits *minstens de helft der bestuurders* ingezetenen van Nederland zij.

Het bestuur, bedoeld bij art. 330 van het Wetb. van Koophandel, moet altijd in Nederland gevoerd worden."

Volmaakt in overeenstemming met hetgeen wij als grondbeginselen van het internationale recht hebben leeren kennen, zijn deze voorschriften ook naar ons oordeel niet, máár — voegen wij er dadelijk aan toe — de fout zit niet dáár, waar zij door de meesten gezocht wordt,

n.l. in de regeling onder letter *c*. Integendeel, juist de voorwaarden, gesteld onder letter *a* en *b* zijn naar onze meening in strijd met de algemeene beginselen van het Volkenrecht.

1°. Dit toch stelt, gelijk wij hierboven uitvoerig hebben betoogd, als onmisbaar vereischte, dat het schip althans voor de grootste helft eigendom is van *nationalen*, van *staatsburgers*, terwijl onze wet tevreden is met de voorwaarde, dat de grootste helft der eigenaars zijn *ingezetenen*, d. w. z. òf Nederlanders hier woonachtig, òf vreemdelingen, sinds 1 jaar alhier gevestigd.

Wij zullen niet nogmaals herhalen de bezwaren, die bestaan tegen een gelijkstelling van gedomicilieerden met staatsburgers, noch de conclusie, dat zij in strijd zou zijn met volkenrechtelijke beginselen, weder uitvoerig verdedigen; wij zullen volstaan met er op te wijzen, dat van de Europeesche Staten slechts in België, Denemarken en Italië een analoge bepaling wordt aangetroffen, in de beide laatste landen intusschen met dit onderscheid, dat daar een 5jarig verblijf wordt vereischt. Inderdaad in dit opzicht is de Nederlandsche wet werkelijk onzinnig vrijgevig; de Duitscher die 1 jaar in Rotterdam heeft gewoond en voor $^{51}/_{100}$ eigenaar is van een schip — [terwijl $^{49}/_{100}$ aan een te Londen woonachtigen Engelschman toebehooren] —, dat gecommandeerd wordt door een Duitschen kapitein en bemand is met niets anders dan Duitsche matrozen, heeft recht op de Nederlandsche vlag en, is de Duitscher geheel eigenaar, zelfs naast de reeds verkregen Duitsche nationaliteit.

Zonder eenigen twijfel achten wij een bepaling, die

zoo iets mogelijk maakt, lijnrecht in strijd met het Volkenrecht, evengoed als in den grond der zaak de Deensche en Italiaansche wetgevingen, die echter den veel zwaarderen eisch van een 5jarig verblijf stellen. Toch zouden wij niet gaarne den raad geven dat voorbeeld te volgen [1]), maar achten het een noodzakelijken eisch, dat de Nederlandsche wetgever het „ingezetenschap" over boord werpe en het „staatsburgerschap" als algemeene voorwaarde stelle!

Het gevaar, dat zou kunnen voortspruiten uit het feit, dat zoodoende een buiten 's lands gevestigde en daar handelende Nederlander recht krijgt op onze vlag, achten wij met de meeste vreemde wetgevers zoo groot niet, de man blijft in ieder geval onderdaan en dus aan den Staat verbonden, doch wil men zulks ten overvloede afsnijden, dan is de voorwaarde voldoende, dat de zetel van de onderneming steeds gevestigd zij binnen het territoir van den Staat, gelijk ook art. 3 van het „projet" van het Instituut bepaalt. In ieder geval verzetten wij ons met nadruk tegen het stellen van de voorwaarde, dat hij zelf hier gevestigd zij, omdat zulks het doel zou voorbijstreven en bovendien het den Nederlanders onmogelijk zou maken hun schepen onder een andere vlag te brengen, dan nà gedurende den tijd, voor de naturalisatie in dien anderen Staat vereischt, eenvoudig zonder vlag te varen [2]).

2°. Ook de bepaling onder letter *b* komt ons niet volkomen juist voor. Een afzonderlijke regeling voor deze

---

[1]) Te minder omdat in de meeste wetgevingen een 5jarig verblijf voldoende is om te worden genaturaliseerd.

[2]) Tenzij men het domicilie bij vestiging buiten 's lands niet direct doet verloren gaan, wat echter nog al gecompliceerd zou zijn.

categorie van vereenigingen achten wij in tegenstelling van vele buitenlandsche wetgevingen, die zulks missen en ze dus onder de vorige bepaling laten vallen, zeer gemotiveerd, mits zij niet, gelijk de onze doet, een bepaling schept, die den grondslag van de scheepsnationaliteit op bedenkelijke wijze aantast. Men herinnere zich slechts het reeds vroeger gegeven voorbeeld; een schip toebehoorende voor $^1/_5$ aan A en B (alhier sinds 1 jaar gevestigde Duitschers), voor $^2/_5$ aan C èn $^2/_5$ aan D (beide te Hamburg woonachtige Duitschers) kan volgens onze wet de Nederlandsche vlag verkrijgen, zoodra slechts A, B en C eene vennootschap onder firma aangaan. — Geen wonder dat Nederland met dit voorschrift vrij wel alleen staat; slechts Italië en Rusland zijn even vrijgevig door tevreden te zijn met de voorwaarde, dat ten minste één der solidair aansprakelijke vennooten de nationaliteit bezitten.

Wij aarzelen dan ook geen oogenblik als onze overtuiging uit te spreken, dat de bepaling onder letter *b* is in strijd met de volkenrechtelijke beginselen op dat gebied, en dat alléén juist is het voorschrift der Duitsche wet, die het staatsburgerschap van alle hoofdelijk verbonden vennooten als voorwaarde stelt. — In dezen zin behoort dus het artikel der Nederlandsche wet te worden gewijzigd!

3°. Vooral tegen den onder letter *c* gestelden regel hebben de voorstanders der herziening hunne pijlen gericht, in zoo sterke mate zelfs, dat het den schijn heeft, alsof alleen hierom de beweging is in het leven geroepen.

En toch is juist naar ons oordeel dat voorschrift het eenige van de drie, dat althans niet indruischt tegen de

algemeen gehuldigde volkenrechtelijke beginselen, al is het ook niet in allen deele onberispelijk!

Om dat te bewijzen behoeven wij er slechts aan te herinneren, dat tal van Staten, België, Oostenrijk, Duitschland, Engeland, Portugal en Rusland, zich bepalen tot de voorwaarden, dat de naamlooze vennootschap of rechtspersoon zij gevestigd binnen 't Rijk — wat ook inderdaad in het algemeen het ware kenmerk der nationaliteit van zulke vereenigingen is — en dat slechts Italië en de Scandinavische Rijken zwaarder eischen hebben gesteld. Dat onze wet, die zulks ook doet, onzinnig vrijgevig zou zijn, is dus een onbewezen èn onbewijsbare uitspraak; hoogstens kan er sprake zijn van de vraag, of onze wetgever die verzwaring wel op de meest wenschelijke manier heeft aangebracht.

Op zich zelf is een dergelijke verzwaring hier alleszins gemotiveerd door den aard van het „scheepsstaatsverband," mits men zulks niet zoeke in de schijn-voorwaarde der Italiaansche wet, die het houden der algemeene vergadering binnen het Rijk vordert, noch in de nationaliteit der aandeelhouders, gelijk Zweden en Denemarken doen, omdat dan de aandeelen op naam moeten luiden — wat zeer belemmerend is — en vooral, omdat het karakter der aandeelhouders, geabsorbeerd als het is door de rechtspersoon, nimmer in aanmerking mag komen. Wij hebben dus de eenig logische verzwaring te zoeken in de nationaliteit van het bestuur en wel van *alle* leden daarvan, omdat anders de voorwaarde door het aanstellen van stroomannen voor het gevorderde gedeelte, gemakkelijk zou zijn te ontduiken.

Wij achten het dus wenschelijk, dat de onder *c* voorkomende regel aldus worde gewijzigd, dat *alle* bestuurders of met eenig beheer belaste commissarissen Nederlanders zijn.

En nu de vraag: „Moet het schip geheel, dan wel gedeeltelijk, het eigendom zijn van een der drie genoemde categoriën?"

De Nederlandsche wetgever heeft, zij het ook door zuiver nationale motieven geleid, nl. het lokken van vreemd kapitaal, de voorkeur gegeven aan het laatste, welk voorbeeld sinds door meerdere landen is gevolgd.

De Nederlandsche wet is dus op dit punt geheel in overeenstemming met de nieuwste richting in het Volkenrecht, en al hebben wij hierboven onze preferentie voor het oude systeem niet verborgen, wij zouden toch niet gaarne den wetgever den raad willen geven tot het oude stelsel terug te keeren, sinds ook het Instituut het heeft verlaten.

Hoe men overigens de fractie wil kiezen, laat ons volmaakt koud; wil men met generaal den Beer Poortugael deze brengen op „minstens $^2/_3$", dan hebben wij daartegen geen bezwaar, mits men maar niet bewere, dat daarmee eenig internationaalrechtelijk beginsel gemoeid is, gelijk de genoemde auteur doet in zijn strijd tegen het varen onder valsche vlag.

„De voorwaarden van, meer dan de helft, te brengen op, minstens $^2/_3$, zoo schrijft de generaal [1]), zou niet het minste bezwaar opleveren voor de scheepvaartmaatschappijen, die in waarheid Nederlandsche maatschappijen

[1]) cf. „Het Vaderland" van 8/9 Maart 1896.

zijn, wier schepen *eerlijk en oprecht* de Nederlandsche vlag voeren, maar wel zou dit bezwaar opleveren voor een vreemde maatschappij, die *eigenlijk onder valsche vlag* vaart."

Wij moeten bekennen, dat de zin van dat betoog ons ontsnapt; van tweeën een, òf het schip, dat de Nederlandsche vlag in top heeft, voldoet aan de voorwaarden onzer wet en voert die vlag dan terecht, òf het doet zulks niet en vaart dan valschelijk onder de Hollandsche kleuren; een onderscheid tusschen „eerlijk en oprecht" èn „eigenlijk valsch voeren" van de vlag, kent het Volkenrecht niet.

Bedoeld zal wel zijn het bezwaar, dat onze wet een gemakkelijke gelegenheid verschaft om in tijd van oorlog vijandelijke schepen onder neutrale, Nederlandsche vlag te brengen, doch wat nood, wanneer in waarheid die schepen voldoen aan de gestelde voorwaarden? Waarom zou dan een vijandelijke kruiser het vertrouwen, dat hij in vredestijd in onze vlag heeft, plotseling verliezen?

Wij weten wel, dat er een tijd is geweest, dat men den geheelen of gedeeltelijken verkoop van vijandelijke schepen aan neutralen, in tijd van oorlog ongeoorloofd achtte en zulke verkochte vaartuigen prijs verklaarde, maar die tijden zijn voorbij; in 1854 heeft reeds de Engelsche prijsrechter dat stelsel laten varen, [1]) de Amerikaansche heeft zich blijkens de nota van den Attorney-General van 7 Aug. 1854 aan den Staats-secretaris

---

[1]) cf. 't vonnis van Dr. Lushington v. 27 Juni in de zaak van de „Ocean Bride" bij Soetbeer o. c. VI pg. 27.

Marcy nimmer met die leer kunnen vereenigen, [1]) en al moge Frankrijk zich toen nog aan het reglement van 1778 hebben gehouden, de complementaire instructie voor de Fransche marine van 1870 verklaart in art. 7 dusdanigen verkoop, mits te goeder trouw en behoorlijk bewezen, voor volmaakt geldig. [2])

Dat men intusschen dikwerf zal trachten de neutrale vlag te verwerven door fictieven koop en dat dan de kruisers, als dat wat dikwijls blijkt, weinig vertrouwen in de vlag en papieren zullen krijgen, is onbetwistbaar, maar aan wien de schuld?

Niet aan den wetgever, maar aan de autoriteiten met de uitvoering belast, die zich door zulke bedriegerijen al te gemakkelijk hebben laten misleiden. Hoe ten slotte dat bezwaar, zoo het er een is, zou verdwijnen door de verandering van de helft in tweederden, is ons niet duidelijk.

De, zoowel door Mr. Rahusen als generaal den Beer Poortugael aangeprezen wijziging, nl. het stellen van de voorwaarde, dat althans de kapitein en officieren, en zoo mogelijk ook een deel der bemanning, de Nederlandsche nationaliteit moeten bezitten, achten wij op de in ons vorig hoofdstuk uitvoerig vermelde gronden wel den bedenkelijksten raad van alle, waartegen niet met genoeg energie kan worden geprotesteerd.

Wij erkennen volgaarne de wenschelijkheid, dat de Nederlandsche schepen zooveel mogelijk worden gecom-

---

[1]) cf. deze hoogst interessante „Opinion" bij Soetbeer „Neue Folge" II no. 182.

[2]) cf. Henri Barboux o. c. Annexe II; Anders daarentegen den Beer Poortugael o. c. pg. 349 sqs.

mandeerd door nationale kapiteins en officieren, en het voordeel eener krachtige zeevarende bevolking, [1]) maar nimmer trachte men dat doel te bereiken op deze wijze, vooral niet, wanneer zulks even goed, zoo niet beter, is te verkrijgen door maatregelen, als wij vroeger voorstelden, nl. het voorschrift, dat niemand een Nederlandsch vaartuig mag commandeeren, die niet een door een Nederlandsche commissie afgenomen examen heeft afgelegd, [2]) al dan niet gevolgd door een reglement, waarbij tegen het ontbreken van iederen nationalen matroos aan de gestelde verhouding hooge boete wordt bedreigd.

Wat ten slotte betreft de wenschelijkheid van verplichte inschrijving in een bijzonder „register van nationale schepen", en de daarmede samenhangende bepalingen omtrent het gedurende zekeren termijn opschorten der royeering, daarvoor verwijzen wij naar ons vorig hoofdstuk en wij volstaan hier met de opmerking, dat de vierjaarlijksche hernieuwing der Zeebrieven, waaartegen reeds vroeger [3]) is geprotesteerd, ook ons uit een internationaal rechtelijk oogpunt zeer bedenkelijk voorkomt.

Dat eindelijk bij een eventueele herziening van de wet van 1869, de reglementen, die dit onderwerp regelen in onze Oost-Indische koloniën, Suriname en Curaçao [4]) en die vooral, wat West-Indië aangaat, buitengewoon ver-

---

[1]) De bemanning onzer koopvaardijvloot is reeds grootendeels nationaal zonder dit voorschrift; zie statistiek in Bijlage F.

[2]) Het kon. Besl. van 17 Juni 1891 (Stsbl. no. 106) kent een facultatief examen voor stuurman.

[3]) cf. de in 1874 gehouden enquête omtrent den toestand der Ned. koopvaardijvloot; vraag 2982—4, 5069, 5179/80. Alleen België stelt eveneens een dergelijken termijn.

[4]) Die reglementen zijn opgenomen in Bijlage A, onder Nederland.

ouderd zijn, met de nieuwe wet oogenblikkelijk in overeenstemming moeten worden gebracht, is niet meer dan natuurlijk, ja, het zou naar ons oordeel zelfs zeer wenschelijk zijn, althans de hoofdpunten van de regeling voor de Koloniën, in de wet van het Moederland op te nemen, ten einde te voorkomen, dat nog langer onderscheid worde gemaakt tusschen een Nederlandsche en een Koloniale vlag. Door welke autoriteit de zeebrief, jaarpas of zeepas ook wordt uitgereikt, door den Minister in het Moederland of den Gouverneur in de Koloniën, doet niets ter zake; het document machtigt den verkrijger tot het voeren van één en dezelfde, van de Nederlandsche vlag! De wenschelijkheid eener voorafgaande „entente internationale" tusschen alle Staten der Volkengemeenschap behoeft natuurlijk niet nader in het licht te worden gesteld. Het zou de Nederlandsche Regeering tot buitengemeenen roem verstrekken, wanneer zij er toe kon besluiten daartoe het initiatief te nemen! [1])

Resumeerende concludeeren wij, dat alleen dan de wet van 28 Mei 1869 (Stsbl. n°. 96) geacht kan worden in overeenstemming te zijn met de algemeen erkende beginselen van het Volkenrecht en de, op grond daarvan, verleende Nederlandsche vlag door iederen Staat als zoodanig zal worden erkend en geëerbiedigd, zoowel in tijd van vrede als van oorlog, wanneer art. 2 dier wet aldus worde gewijzigd: „Zeebrieven worden alleen afgegeven

---

[1]) Bij de behandeling van de wet van 1869 werden de beraadslagingen door de motie-de Casembroot geschorst, ten einde den Minister in de gelegenheid te stellen de vreemde Regeeringen te polsen; deze bleken echter niet gunstig er voor te zijn gestemd.

voor zeeschepen, *voor meer dan de helft*, toehehoorende aan:

a. *Nederlanders*;

b. vennootschappen onder een firma of bij wijze van geldschieting, gevestigd in Nederland, mits *alle* vennooten onder de firma of *alle* hoofdelijk voor het geheel aansprakelijke vennooten der commanditaire vennootschap *Nederlanders* zijn;

c. naamlooze vennootschappen van koophandel of vereenigingen, die rechtspersoonlijkheid bezitten, beide gevestigd in Nederland en opgericht volgens de aldaar geldende wettelijke voorschriften, mits *alle* bestuurders of met eenig beheer belaste commissarissen *Nederlanders* zijn;

De zetel der onderneming moet in allen gevalle gevestigd zijn in Nederland." —

Den kapitein, die de onder die voorwaarden verkregen Nederlandsche vlag voert, roepen wij uit volle overtuiging toe:

Be trust and fear not!

(MORRIS.)

Bijlage A.

Overzicht der verschillende nationale wetgevingen betreffende het voeren der nationale vlag door koopvaardijschepen. [1])

I. EUROPA.

FRANKRIJK.

Volgens de bepalingen van de wet van 21 Sept. 1793 (art. 2), gewijzigd door die van 9 Juni 1845 (art. 11) en in verband met de wet „sur la marine marchande" van 19 Mei 1866, moet aan de volgende voorwaarden worden voldaan:

a. het schip moet voor ten *minste de helft* toebehooren aan Franschen;

b. de kapitein, alle officieren en ten minste $^3/_4$ der bemanning moeten de Fransche nationaliteit bezitten.

Zoodra aan de voorgeschreven formaliteiten is voldaan en borg is gesteld, ontvangt de aanvrager de z.g. „acte

---

[1]) Samengesteld, deels uit de opgaven, voorkomende in het Rapport aan het „Instituut" over dit onderwerp, deels uit de ons aan het Departement van Buitenlandsche Zaken welwillend gegeven aanwijzigingen, en ten deele ook uit de ons op zeer heusche wijze verstrekte inlichtingen van tal van Gezanten en Consuls-Generaal der respectieve Naties.

francisation", die voor altijd geldt, terwijl de wet van 27 vendémiaire Ann. II nog bepaalt, dat geen schip de Fransche havens mag verlaten, zonder voorzien te zijn van een „congé", dat slechts van kracht is voor de reis, waarvoor het is genomen.

Zoodra het schip niet meer voldoet aan de gestelde vereischten, verliest het zijn nationaliteit en is de eigenaar verplicht de „acte de francisation" terug te zenden.

BELGIË.

Hier is het onderwerp geregeld door de wet van 20 Jan. 1873, in verband met de ministerieële circulaire van 22 Jan. 1873. — Om de Belgische vlag te kunnen voeren, moeten de zeeschepen zijn voorzien van een „zeebrief", die wordt afgegeven in naam des Konings, door den Minister van Financiën of den door dezen aangewezen ambtenaar.

I. Tot verkrijging daarvan moet het schip in eigendom toebehooren voor *meer dan de helft* aan:

a. Belgische staatsburgers;

b. Belgische handelsvereenigingen, die volgens de wet rechtspersoonlijkheid bezitten en hun zetel hebben in het Rijk;

c. vreemdelingen, die gedurende 1 jaar achtereen in België gevestigd zijn geweest;

d. vreemdelingen, die hun woonplaats met machtiging des Konings in het Rijk hebben gevestigd.

II. De zeebrieven verliezen hun kracht:

a. door verloop van 4 jaar;

b. doordat de eigendom voor meer dan de helft wordt overgedragen aan, of de overdracht van een kleiner deel, voor meer dan de helft tot eigenaars maakt, vreemdelingen, die noch gedurende 1 jaar achtereen in België zijn gevestigd geweest, noch hun woonplaats in het

Rijk met koninklijke machtiging hebben overgebracht;

c. door verandering van den naam van het schip;

d. door gebruik van het vaartuig als kaperschip, roofschip of slavenhaler;

e. doordat het schip wordt genomen of vernietigd.

NEDERLAND.

I. *Oost-Indië.*

Koninklijk besluit van 30 Jan. 1874 (Stbl. no. 15) „tot vaststelling van een reglement op de zeebrieven en jaarpassen in Ned.-Indië", gewijzigd bij het Kon. Besl. van 27 Maart 1888 (Stbl. no. 68):

Art. 1. Elk in Ned.-Indië tehuis behoorend zeeschip, dat de Nederlandsche vlag voert, moet voorzien zijn van een zeebrief of van een jaarpas;

Art. 2. Aan schepen en vaartuigen, op Europeesche wijze getuigd, worden zeebrieven, — aan vaartuigen op inlandsche wijze getuigd worden jaarpassen verleend;

Art. 3. Een zeebrief of jaarpas wordt alleen afgegeven voor een zeeschip voor *meer dan de helft*, in eigendom toebehoorende aan:

a. een ingezetene van Ned.-Indië;

b. een ingezetene van Nederland;

c. een reederij, gevestigd in Ned.-Indië;

d. een vennootschap onder een firma of bij wijze van geldschieting, gevestigd in Ned.-Indië of in Nederland, mits *minstens de helft* der vennooten onder de firma of *minstens de helft* der hoofdelijk voor het geheel aansprakelijke vennooten der commanditaire vennootschap, ingezetenen zijn van Ned.-Indiê of van Nederland;

e. een naamlooze vennootschap van Koophandel, of een vereeniging, die rechtspersoonlijkheid bezit, mits de vennootschap of vereeniging in Ned.-Indië of in Nederland is gevestigd en opgericht volgens de wettelijke

voorschriften, geldende op de plaats der vestiging; en mits *minstens de helft* der bestuurders ingezetenen zijn van Ned.-Indië of van Nederland.

In elk geval moeten de eigenaars in Ned.-Indië behoorlijk zijn vertegenwoordigd. — Het bestuur over alles, wat tot 't onderhoud, de uitrusting en het victualieeren of bevrachten van 't schip vereischt wordt, moet altijd in Ned.-Indië gevoerd worden.

Art. 4. Ingezetenen van Ned. Indië zijn in den zin van dit besluit:

1° Nederlanders in Ned.-Indië woonachtig:

2° Inboorlingen des lands in Ned.-Indië woonachtig;

3° Alle andere personenen, die, na krachtens de bestaande bepalingen verkregen vergunning tot vestiging, in Ned.-Indië gewoond hebben gedurende het jaar, geëindigd met den dag, waarop de zeebrief of jaarpas wordt aangevraagd.

Ingezetenen van Nederland zijn in den zin van dit besluit aldegenen, die als zoodanig worden aangemerkt krachtens de in Nederland geldende wettelijke bepalingen betrekkelijk de afgifte van zeebrieven.

Art. 5. Geene zeebrieven of jaarpassen worden afgegeven voor schepen, op voet van oorlog uitgerust, noch voor schepen, van welke de Gouverneur-Generaal vermoedt, dat zij in strijd met de onzijdigheid van den Staat op voet van oorlog zullen worden uitgerust. — De Gouv.-Gen. is bevoegd om tijdens het heerschen van vijandelijkheden tusschen, of in met Nederland bevriende Staten, omtrent het verkrijgen van zeebrieven en jaarpassen meer beperkende bepalingen vast te stellen.

Art. 11. De zeebrieven vervallen:

a. door 't verloop van 4 jaren nà den dag der afgifte;

b. wanneer de eigendom van het schip ophoudt te voldoen aan de voorwaarden, gesteld in art. 3, of het

bestuur, bedoeld in de laatste alinea van art. 3, niet meer in Ned,-Indië gevoerd wordt;

c. door naamsverandering van het schip;

d. door gebruik van 't schip tot kaapvaart, zeeroof, strandroof of slavenhandel;

e. wanneer 't schip wordt gesloopt, door schipbreuk of stranding vergaat, verbrandt of wel door zeeroovers of vijanden is genomen.

Wanneer echter de termijn onder *a* bepaald, vervalt, terwijl 't schip zich buiten Ned.-Indië bevindt, blijft de zeebrief tot de terugkomst van 't schip in Ned.-Indië van kracht.

Art. 14. Bij aankoop of aanbouw van schepen buiten Ned.-Indië voor rekening van personen, reederijen, vennootschappen of vereenigingen, vallende in de termen van art. 3, worden door Onzen Minister van Koloniën of door den Gouv.-Gen. voor 't bedoelde schip *voorloopige zeebrieven* verleend.

Art. 15. De Gouv.-Gen. kan, zoo noodig, een *buitengewonen zeebrief* verleenen voor schepen, in Ned.-Indië gebouwd, gekocht of uitgerust voor rekening van personen, reederijen, vennootschappen of vereenigingen buiten Ned.Indië gevestigd, ten einde die schepen onder Nederl. vlag rechtstreeks binnen een bepaalden termijn naar het land hunner bestemming kunnen worden overgevoerd.

Art. 16. De hoofden van Gewestelijk Bestuur zijn bevoegd om, wanneer de stukken, volgens dat Besluit gevorderd ter bekoming van zeebrieven, bij de daartoe aan hen ingediende verzoekschriften in orde zijn overgelegd, hangende de beslissing daarop van den Gouv.-Gen., ten behoeve van de schepen, voor welke aanvragen om zeebrieven worden gedaan, af te geven *certificaten voor bepaalde reizen* naar eene of meer havens binnen Ned.-Indië.

Art. 20. De *jaarpassen* worden verleend van wege den Gouv.-Gen. door de hoofden van Gewestelijk of Plaatselijk Bestuur.

Art. 23. De jaarpassen vervallen:

a. met den laatsten December van elk jaar;

b, *c*, *d* en *e*, gelijk als in art. 11 is bepaald.

II. *West-Indië.*

Reglement op het afgeven van *zeebrieven* en *zeepassen* der kolonie Curaçao (ook geldende in Suriname) van 16 Nov. 1824, geamplieërd bij de publicatie van 21 Februari 1827 èn die van 1 October 1862. [Publicatieboek van die jaren n⁰. 83, 112 en 16].

Art. 3. Voor schepen en vaartuigen toebehoorende aan onderdanen van het Koninkrijk der Nederlanden, dewelke het burgerrecht in deze kolonie genieten, zullen zeebrieven of zeepassen worden verleend.

Art. 4. Alvorens een zeebrief voor een aangekocht vreemd vaartuig kan verkregen worden, zal de belasting op den verkoop van vreemde vaartuigen moeten zijn betaald. — Vaartuigen varende onder de Nederlandsche vlag, met zeebrieven in de Nederlanden of in eenige van 's Rijks koloniën verleend, zijn daaronder niet begrepen.

Art. 6. Ofschoon eenig vaartuig niet toebehoort aan ingezetenen, die het burgerrecht in deze kolonie genieten, en andere Nederlandsche onderdanen, die geen vaste ingezetenen zijn, ook daarin aandeel hebben, zal er nochtans voor een dusdanig vaartuig een zeebrief worden gegeven.

Art. 11. De zeebrieven zullen voor niet langer geldig zijn dan *zes maanden*, van de dagteekening derzelve af te rekenen.

Art. 16. Zoodra een vaartuig, voor hetwelk een zeebrief is verleend, door verkoop van eigenaar of eigenaars verandert, zal die zeebrief dadelijk worden gehouden voor vervallen; enz.

Art. 18. Wanneer door een reeder, schipper of gezagvoerende, of eenig ander onderdaan van het Rijk, wie hij ook zoude mogen zijn, zeebrieven worden gevraagd en verkregen, en daarmede het eigendom van buitenlanders is gemaskeerd, of ook indien dezelve door hem mochten zijn of worden verkocht, veralieneerd, of ook bij voortduring gebruikt voor een vaartuig, waarvan het eigendom geheel of gedeeltelijk aan vreemdelingen is overgegaan enz. —, zal niet alleen het aandeel in het schip worden geconfisqueerd of dit niet aanwezig of anderszins niet arrestabel zijnde, zoodanige schuldige vervallen in een boete van 3000 pezos van achten, maar ook worden verklaard eerloos en voorts voor 15 jaar uit deze kolonie gebannen.

Art. 20. Aan ingezetenen dezer kolonie, die in dezelve burgerrecht genieten, zullen door den Gouverneur mogen worden verleend *zeepassen* om vaartuigen, door dezelve in vreemde havens aangekocht, onder de Ned. vlag in de havens dezer kolonie binnen te brengen.

Art. 21. Een dusdanige zeepas zal dienen voor den tijd van 3 maanden binnen welke 't vaartuig, de plaats, alwaar de aankoop geschied is, zal moeten verlaten om regelrecht naar een der havens dezer kolonie te komen.

GRIEKENLAND.

Het bij Koninklijk Besluit van 14 Nov. 1836 vastgesteld Reglement bepaalt, dat als Grieksche schepen zullen worden beschouwd:

a. welke gebouwd zijn op Grieksche werven;

b. welke veroverd zijn door Grieksche zeelui, hetzij in den oorlog, hetzij in den strijd tegen zeeroovers, en goede prijs zijn verklaard;

c. welke geconfisqueerd zijn wegens overtreding van de wetten van den Staat;

d. welke, nà schipbreuk op de Grieksche kusten zijn verkocht en hersteld in het Koninkrijk;

e. welke behooren aan een Griek, die zich uit het buitenland in het staatsgebied heeft gevestigd;

f. welke, voorzoover zij niet behooren tot een der genoemde categorien, op den dag der afkondiging van de ordonnantie van 15 October 1833 aan een Grieksch burger toebehoorden;

g. vreemde schepen, door Grieken in het koninkrijk of in het buitenland gekocht.

Vreemdelingen kunnen voor *ten hoogste de helft* mede-eigenaars zijn van Grieksche schepen, terwijl aan de Regeering de bevoegdheid is voorbehouden die bepaling te wijzigen tegenover vreemdelingen, onderdanen van Staten, die aan Grieken den medeëigendom in hun nationale schepen ontzeggen.

Alle officieren en minstens $^3/_4$ der bemanning moeten Grieksche onderdanen zijn.

De nationale schepen moeten zijn ingeschreven in de registers, die te dien einde in de havens van het Koninkrijk worden gehouden.

De eigenaar van een ingeschreven vaartuig moet zich schriftelijk verbinden om getrouw de wetten betreffende de handelsmarine in acht te nemen, en tot verzekering daarvan, hetzij borgstellen, hetzij hypotheek verleenen.

Op straffe van geldboete is hij tevens verplicht den verkoop van een geheel of gedeelte van een Grieksch schip ter kennis te brengen van de autoriteiten der „port d'attache", ten einde zulks op de registers te kunnen vermelden.

Volgens de wet van 4 April 1880 krijgt ieder Grieksch koopvaardijschip, dat grooter is dan 10 ton, nà de erkenning der nationaliteit, een diploma of „congé", dat geldt voor den tijd van 1 of 2 jaar, al naarmate het

schip kleiner of grooter is dan 30 ton, en nà afloop telkens moet worden hernieuwd.

Bovendien geeft de wet van 25 April 1880 bepalingen voor de sleepbooten op den Bosphorus, en de schepen op den Donau, die voor meer dan $^2/_3$ eigendom zijn van Grieken. — Ten slotte bestaat er nog een wet van 28 Mei 1287 met betrekking tot de kapiteins op rivierbooten.

DENEMARKEN.

I. De „Code Maritime" van 1 April 1892 bevat de navolgende regels.

Om het recht tot het voeren van de Deensche vlag te verkrijgen moet het schip *voor minstens* $^2/_3$ in eigendom toebehooren aan:

a. persoonen, die het Deensch staatsburgerschap bezitten, zonder in een ander land te zijn genaturaliseerd;

b. personen, die gedurende ten minste 5 jaar in het Rijk zijn gevestigd;

c. een maatschappij op aandeelen, waarvan het bestuur zijn zetel heeft in het Koninkrijk en *alle aandeelhouders* voldoen aan de vereischten genoemde onder *a.* of *b.*;

Alle vaartuigen gedomicilieerd in Denemarken en metende 20 ton en daarboven, moeten worden ingeschreven in een openbaar register; de aldus ingeschreven schepen hebhen hun domicilië (port d' attache) in de haven van het Koninkrijk, die de reeder aanwijst. — Worden zij het eigendom van vreemdelingen dan worden zij van het register geroyeerd. — Komt de eigendom, hetzij door verandering van nationaliteit van den eigenaar, hetzij door erfopvolging of huwelijk gedeeltelijk in handen van vreemdelingen, zoodat het schip niet meer voldoet aan de bovengestelde voorwaarden, dan

wordt het schip niet van het register geroyeerd, wanneer binnen 4 maanden is kennis gegeven, dat de eigendom weder voldoet aan de vereischten, of dat het deel in kwestie in den loop der daaropvolgende maand definitief publiek zal worden verkocht.

II. Daar de Marinecodex slechts van kracht is voor het Moederland, zijn *IJsland* en de andere *Deensche koloniën* nog onderworpen aan de voorschriften van de wet van 13 Maart 1867 (§ 1), bovendien IJsland aan het decreet van 25 Juni 1869 en de andere koloniën aan dat van 8 Sept. 1871, waarbij het volgende is bepaald.

Wil een schip door inschrijving in IJsland (of in de overige koloniën) de Deensche vlag verkrijgen, dan moet de reeder (of reeders) bezitten het „indigenaat", niet gedomicilieerd zijn buiten het staatsgebied, of wel, nà de Deensche nationaliteit te hebben verworven, zijn domicilie hebben gevestigd in IJsland (of koloniën).

Behoort het schip aan een naamlooze vennootschap, dan moet deze zijn opgericht volgens de IJslandsche, of Deensche wetten, zijn zetel hebben in IJsland (koloniën) of Denemarken en zijn saâmgesteld uit aandeelhouders, die voldoen aan de voorafgaande vereischten.

OOSTENRIJK-HONGARIJE.

Hier wordt de nationaliteit der koopvaardijschepen geregeld, voor Oostenrijk door de wet van 8 Mei 1879, voor Hongarije door art. XVI van 1879. — De bepalingen zijn de volgende:

Om ingeschreven te worden in het „scheepsregister", wat het recht geeft tot het voeren der nationale vlag, moet het schip:

a. Voor ten minste *twee derden* het eigendom zijn van staatsburgers, òf naamlooze vennootschappen, die

gevestigd zijn in Oostenrijk (Hongarije) en daar hun hoofdzetel hebben;

b. Zijn domicilie (Heimathshafen) hebben in Oostenrijk (Hongarije).

Als zoodanig wordt beschouwd de haven, van waaruit de reeder met het schip de scheepvaart uitoefent (von welchen aus mit den Schiffe die Seefart betrieben werden soll).

De kapitein, en in de groote vaart de eerste officier (Steuermann) moeten bezitten de Oostenrijksche (Hongaarsche) nationaliteit; op overtreding van dit voorschrift staat een boete van ten hoogste 100 fl.

Het schip wordt van het register geschrapt en verliest het recht op de vlag, zoodra het ophoudt te varen, verdwenen (verschollen) is, of niet meer voldoet aan de onder *a.* genoemde voorwaarden; het overbrengen van de „Heimathshafen" naar het buitenland doet de nationaliteit niet verloren gaan.

ITALIË.

De voorwaarden tot verkrijging der nationale vlag zijn volgens het Wetboek van Koophandel van 1882 de volgende:

a. Het schip moet eigendom zijn van Italianen, of vreemdelingen, die gedurende 5 jaar hun domicilie in het Rijk hebben gehad;

b. Het moet gemeten zijn volgens de regels van art. 262—291 van het Reglement van 20 Nov. 1879.

Vreemdelingen, die, noch gedomicilieerd zijn, noch verblijven in het koninkrijk, kunnen hoogstens voor *één derde* medeeigenaars zijn.

De vennootschappen onder firma en en commandite, zelfs al is de zetel in den vreemde, worden beschouwd als „nationaal," zoodra één der solidair verbonden ven-

nooten, wiens naam in de firma voorkomt, Italiaan is. — Wanneer zulke vennootschappen geheel bestaan uit vreemden, doch hun zetel hebben in Italië, dan worden zij beschouwd als in het Rijk gevestigde vreemdelingen.

Naamlooze vennootschappen worden als „nationaal" aangemerkt, wanneer de zetel is gevestigd in Italië en aldaar de algemeene vergaderingen worden gehouden. — De filialen van vreemde naamlooze vennootschappen, die van de Regeering machtiging hebben verkregen haar operaties uit te voeren in het Rijk, worden beschouwd als vreemdelingen, gedomicilieerd in het Rijk, mits zij daar hebben een vertegenwoordiger met een algemeene volmacht, en kunnen dus na 5 jaar de Italiaansche vlag voor hun schepen verkrijgen.

Een schip, dat toebehoort aan den onderdaan van een Mogendheid, in staat van oorlog met een andere, die met Italië in vredelievende betrekking staat, kan door verkoop aan een Italiaansch burger de nationale vlag slechts verkrijgen, nadat de Minister van Marine zich van de goede trouw van den plaats gehad hebbenden verkoop heeft vergewist en toestemming heeft gegeven.

De Italiaansche nationaliteit gaat verloren:

a. door het uitblijven van tijding gedurende twee jaar;

b. door verandering van naam of vorm;

c. door schipbreuk en volledige vernietiging;

d. door sloping;

e. doordat het schip geheel de eigendom wordt van vreemdelingen.

Het Wetb. v. Koophandel regelt uitvoerig, wat de havenmeester in het belang der scheepscrediteuren heeft te doen, wanneer het hem bekend wordt, dat een Italiaansch schip vreemd eigendom is geworden.

ZWEDEN.

Volgens § 1 van den Marinecodex van 12 Juni 1891 die in werking is sinds 1 Juni 1892 wordt een schip als Zweedsch aangemerkt;

a. wanneer het voor ten minste *twee derden* eigendom is van:

1°. Burgers van Zweden, òf van het Vereenigd Koninkrijk Zweden-Noorwegen;

of 2°. Een vennootschap, welker bestuur is gevestigd in Zweden en waarvan *alle* aandeelhouders Zweden zijn.

§ 5 bevat het verbod om eenig aandeel of eigendomsgedeelte in een Zweedsch schip aan een vreemdeling over te dragen, zonder de toestemming van alle aandeelhouders of medeeigenaars. — Zou door een dergelijke transactie het schip de nationaliteit verliezen, dan wordt zij voor krachteloos gehouden, zelfs al had de verkoop plaats gehad ten gevolge van executie of faillissement. Verkrijgt een vreemdeling door erfopvolging of huwelijk, eigendomsrecht in een Zweedsch schip, of wel wordt een eigenaar, tot nu toe onderdaan van het Vereenigd koninkrijk, vreemdeling en verliest het schip dientengevolge zijn nationaliteit, dan is in beide gevallen die persoon verplicht zijn eigendomsrecht te cedeeren aan een onderdaan, voorzoover zulks noodig is tot bewaring der nationale vlag. Wanneer zulks niet binnen drie maanden na het plaats grijpen van een der genoemde feiten is geschied, of behoorlijk is medegedeeld aan het kantoor van inschrijving, heeft ieder medeeigenaar het recht te vorderen, dat het aan den vreemdeling toebehoorende eigendomsgedeelte publiek wordt verkocht.

b. De boekhouder moet zijn Zweed en gedomiciliëerd in het Rijk;

c. De kapitein en 1ste officier moeten zijn burgers van het Vereenigd Koninkrijk;

d. De bemanning moet voor $^{3}/_{4}$ bestaan uit Zweden of Noren;

[In het buitenland, mag het aantal aangemonsterde matrozen het $^{1}/_{4}$ gedeelte overtreffen, sinds de wijziging aangebracht door het Kon. Besl. van 31 Dec. 1891, zelfs buiten dringende noodzakelijkheid.]

e. Het schip dat grooter is dan 20 ton moet zijn ingeschreven in de daartoe bestemde registers. In het buitenland gekocht, kan het een voorloopig „passeport" verkrijgen, dat slechts één jaar kracht heeft.

DUITSCHLAND.

Volgens art. 54 van de Constitutie vormen de koopvaardijschepen van alle Staten, die het Duitsche Keizerrijk uitmaken, één enkele handelsmarine onder bescherming van één vlag, de bondsvlag (zwart-wit-rood). De voorwaarden, tot verkrijging van het recht om die vlag te voeren, zijn geregeld in de wet van 25 October 1867. Het schip moet *geheel* in eigendom toebehooren aan:

a. nationalen, d. z. personen, die bezitten het „Reichsindigenat";

b. ingeschreven corporaties en naamlooze vennootschappen, die hun zetel hebben in het Keizerrijk;

[De wet van 23 Dec. 1888 heeft met het oog op de nieuw opgerichte „Kolonialgezelschafte", daaraan toegevoegd alle rechtspersonen; (cf Annuaire de législation étrangère, XVIII pg. 303). — Met den „zetel" der vennootschap wordt bedoeld het centrum van het bedrijf; de schepen toebehoorende aan in Duitschland gevestigde filialen van corporaties, wier hoofdzetel in het buitenland zich bevindt, vallen er dus buiten.]

c. Commanditaire vennootschappen op aandeelen, die zijn gevestigd in het Keizerrijk en waarvan *alle* solidair verbonden vennooten nationalen zijn.

Het domicilie van de eigenaars, de nationaliteit van kapitein en equipage, of bij een maatschappij op aandeelen, die der aandeelhouders, is volmaakt onverschillig. Het recht op de vlag gaat verloren, zoodra een der personen, wier nationaliteit absolute voorwaarde is, deze verliest, òf een deel van den eigendom of het geheele schip, tenzij door erfopvolging, overgaat in handen van vreemdelingen.

SPANJE.

Hier was de nationaliteit der handelsschepen geregeld in het Wetb. van koophandel van 1829, aangevuld en gewijzigd door .tal van wetten, o. a. door die van 22 Nov. 1868, waarbij werd afgeschaft de bepaling, dat slechts op het Schiereiland gebouwde schepen, de Spaansche vlag konden verkrijgen, en vervangen door een zeker invoerrecht voor buiten 's lands gebouwde vaartuigen. Overigens was slechts vereischt, dat het schip *geheel* eigendom was van burgers, en dat de kapitein Spanjaard was.

Deze bepalingen zijn echter afgeschaft door het nieuwe Wetb. v. kooph. van 22 Aug. 1885 (inger. 1 Jan. 1886), maar nog niet door een nieuwe regeling, welke echter wel in uitzicht is gesteld, vervangen, zoodat de geheele materie voor het oogenblik wordt beheerscht door enkele zeer verouderde ordonnanties van 1748, 1793 en 1802, aangevuld door tallooze ministerieele beschikkingen, die niet vermeldenswaard zijn.

ENGELAND.

In dit land vindt men de materie geregeld in de „Merchant Schipping Act" van 1854 (geheel herzien in 1894 door „an act to consolidate exactments rela-

ting to merchant schipping") – Om het recht tot het voeren der Britsche vlag te verkrijgen moet het schip zijn ingeschreven in het scheepsregister en daarvoor is noodig, dat het *geheel* in eigendom toebehoort aan:

a. Britsche onderdanen, door geboorte;

b. Personen, genaturaliseerd door een parlementsacte van het Vereen. Koninkrijk, of van een der Britsche bezittingen:

c. Personen, die zijn geworden „denizens";

d. Corporaties, die hun zetel hebben in het Ver. Koninkrijk of een der koloniën, en opgericht zijn volgens de aldaar vigeerende wetten.

De geboren Britsch onderdaan, die een eed van trouw aan een vreemden Souverein heeft afgelegd, of op andere wijze burger is geworden van een anderen Staat, benevens de genaturaliseerden en „denizens", zullen geen eigenaars van een Engelsch schip kunnen zijn, tenzij zij na de verkrijging van de vreemde nationaliteit, de Eng. naturalisatie of „denization", den eed van trouw hebben afgelegd aan de Engelsche Koningin, en hetzij gedomicilieerd zijn in het gebied van Hare Majesteit, hetzij deelgenoot zijn in een firma, die haren hoofdzetel heeft op Britsch territoir.

De eigendom van ieder schip wordt verdeeld in 64 deelen; onderverdeeling is verder niet toegelaten, doch een zeker getal personen (ten hoogste vijf) kunnen gezamenlijk worden ingeschreven als eigenaars van één of meer scheepsporties.

Het domicilie van de eigenaar is in het algemeen onverschillig, evenals de nationaliteit van kapitein en équipage.

NOORWEGEN.

Vóór 1895 was het onderwerp hier geregeld door de scheepvaartwet van 24 Mei 1860 (§ 1), volgens welke

alleen die schepen als nationaal werden erkend, die uitsluitend eigendom waren van Noorsche burgers en in het Rijk gebouwd, of genaturaliseerd, terwijl de aan maatschappijen op aandeelen toebehoorende vaartuigen als zoodanig werden beschouwd, als het bestuur zijn zetel had in Noorwegen en uitsluitend bestond uit Noren, die tevens aandeelhouders waren. De wet van 6 Maart 1879 bracht daarin wijziging door de bepaling, dat de eigendom gedeeltelijk in handen mocht zijn van Zweden, mits de boekhouder (armateur-gérant) Noor was en gedomicilieerd in Noorwegen.

Deze voorschriften zijn echter vervangen door de wet van 20 Juli 1893, welke sinds 1 Juli 1895 in werking is.

Daarbij is bepaald, dat slechts die schepen recht hebben op het voeren der nationale vlag, welke *geheel* eigendom zijn van:

a. Noorsche burgers (of gezamenlijk van Noren en Zweden), mits de boekhouder Noor is èn gedomicileerd in Noorwegen;

b. Een maatschappij op aandeelen, waarvan de wettige zetel en het hoofdbureau der directie zijn gevestigd in Noorwegen èn alle bestuurders Noren, tevens aandeelhouders zijn.

PORTUGAL.

Volgens art. 486 van den „Codigo commercial" (28 Juni 1881), in overeenstemming met het decreet van 8 Juli 1863, worden als nationale schepen beschouwd degene, die als zoodanig zijn ingeschreven. De voorwaarden daarvoor zijn:

a. Het schip moet zijn gebouwd op een Portugeesche werf;

De in het buitenland geconstrueerde vaartuigen worden echter met de binnen 's lands gebouwde gelijk gesteld;

1°. wanneer zij gekocht zijn door Portugeesche burgers na betaling der invoerrechten en verkrijging eener bijzondere inschrijving;

2°. wanneer zij zijn genomen en prijs verklaard door den bevoegden rechter;

2°. wanneer zij zijn gecofisqueerd wegens overtreding der inlandsche wet;

4°. wanneer zij eigendom zijn van vereenigingen tot uitoefening der scheepvaart of het verleenen van sleepdiensten, die opgericht zijn in Portugal.

b. Het schip moet *geheel* eigendom zijn van Portugeezen (of genaturaliseerde vreemdelingen), òf van scheepvaart- en sleepdienstondernemingen, die wettiglijk zijn opgericht in het koninkrijk.

c. De kapitein, supercargo en $^2/_3$ der bemanning moeten zijn Portugeesche burgers (of genaturaliseerde vreemdelingen). — Zoodra een Portugeesch schip het eigendom wordt van een vreemdeling, verliest het de bevoegdheid tot het voeren der nationale vlag.

RUSLAND.

Terwijl het onderwerp vroeger was geregeld door de Ukase van $\frac{20 \text{ Mei}}{1 \text{ Juni}}$ 1846, gewijzigd bij die van 1851, worden de bepalingen thans aangetroffen in het Wetboek van Koophandel.

Het recht tot het voeren der nationale handelsvlag komt als regel slechts toe aan Russische onderdanen, doch is uitgebreid tot:

a. Russische maatschappijen op aandeelen, waarvan de raad van bestuur is gevestigd in het Rijk en het fiinancieel beheer aldaar wordt gevoerd;

b. Wettig bestaande handelshuizen, mits één der vennooten, die het recht van teekening heeft, onderdaan zij;

[Daaronder begrijpt de wet de vennootschappen onder firma èn bij wijze van geldschieting (en commandite.)]

c. Reederijen (medeeigenaars), mits de boekhouder (armateur-gérant) Russisch onderdaan zij.

Het varen onder Russische vlag is slechts geoorloofd nà inschrijving van het schip in de registers van een Russische haven en het bezit van het, als bewijs daarvan afgegeven certificaat of patent.

De inschrijving (immatriculation) is verplicht voor alle zeeschepen boven 10 „lastes", voor kleinere vaartuigen facultatief; zij geschiedt bij elk kantoor der douanen eener Russische haven en bij gebreke daarvan bij het bureau der havenautoriteit.

De walvischvaarders en andere vaartuigen, bestemd voor den handel op de kusten van „Mourman," en in den vreemde door onderdanen gekocht, behoeven tot verkrijging van het „patent" niet in een Russische haven te komen, maar kunnen van een Russischen Consul een voorloopig „patent" ontvangen, op vertoon waarvan de inschrijving bij het douanenkantoor geschiedt. Ingeval van eigendomsverandering of andere essentieele wijzigingen, is de eigenaar verplicht binnen den tijd van zes weken het douanekantoor van de dichtst bijzijnde haven daarvan in kennis te stellen, onder overlegging van het „patent"; die termijn begint voor schepen, die zich in het buitenland bevinden, te loopen van den dag van aankomst in een der Rnssische havens.

Wanneer een Rus in den vreemde eigenaar wordt van een vreemd schip, kan hij na bewijs van zijn recht, van den Russischen Consul een voorloopig certificaat verkrijgen, dat hem machtigt tot het voeren der nationale vlag; de duur daarvan is één jaar, als het schip is gekocht in een Europeesche haven, twee jaar, als zulks is geschied in een ander werelddeel.

Het verkoopen van een Russisch schip in het buitenland kan niet anders geschieden, dan met medewerking van den Russischen Consul en overeenkomstig het Consulaire Reglement.

Ingeval van verkoop binnen 's lands van een vreemd schip aan een persoon, die het recht heeft tot het voeren der Russische vlag, mogen de autoriteiten, ten wier overstaan het contract wordt gesloten, die eigendomsacte niet eerder aan den kooper afgeven, vóórdat van van den koop, voor den naam van verkooper en kooper, aanteekening is geschied op de vreemde scheepspapieren.

De inschrijving en de afgifte van het „patent" gaan dan verder op de bovenaangegeven wijze.

Het Wetboek van Strafrecht bedreigt straf tegen overtreding van verscheidene dezer voorschriften.

TURKIJE.

Hier is de materie geregeld in het Wetboek voor de Scheepvaart van 1864, gewijzigd door de wet van $^{3}/_{16}$ Mei 1870.

Volgens de bepaling van art. 1 kunnen slechts Turksche onderdanen eigenaars zijn van schepen, die de Ottomaansche vlag voeren. — Een aan een Turk toebehoorend schip kan wel in zijn geheel aan een vreemdeling worden verkocht, doch onder intrekking van de „Bérat" en andere documenten tot bewijs van de Turksche nationaliteit.

Turksche burgers kunnen een in het buitenland gebouwd en aan een vreemdeling toebehoorend schip koopen en onder Ottomaansche vlag laten varen, doch bij het contract mag geen enkel beding voorkomen ten bate van buitenlanders, op straffe van verbeurdverklaring van het vaartuig.

II. AMERIKA.

VEREENIGDE STATEN VAN NOORD-AMERIKA.

De „Act" van 12 December 1852, die nog van kracht is, bepaalt, dat in het „register der nationale schepen" slechts worden opgenomen die schepen, welke:

a. binnen 's lands zijn gebouwd, hetzij in den oorlog genomen en prijsverklaard, hetzij wegens overtreding der inlandsche wetten geconfisqueerd;

[Bovendien kan een in den vreemde gebouwd schip, dat schipbreuk heeft geleden op de Amerikaansche kusten en daarna door burgers is gekocht en hersteld; met toestemming van den Secretaris der Schatkist worden genaturaliseerd, wanneer de kosten van herstel minstens het $^3/_4$ gedeelte der waarde bedragen].

b. uitsluitend eigendom zijn van Amerikaansche burgers.

c. gecommandeerd worden door Amerikaansche officieren en bemand zijn met een equipage, die minstens voor $^2/_3$ uit Amerikaansche matrozen bestaat.

Blijkens hetgeen de Amerikaansche schrijver Francis Wharton mededeelt in zijn werk „A Digest of the international Law of the United States" (§ 410 en het daarbij behoorende Appendix) hebben echter de schepen, die aan *a* voldoen, doch geheel eigendom zijn van, in Amerika gevestigde burgers, wel het recht de Amerikaansche vlag te voeren en genieten zij de bescherming der Regeering, hoewel zij nimmer kunnen worden opgenomen in het register der nationale schepen. — Wharton formuleert het beginsel aldus: „The protection afforded to non-registered vessels owned bij citizens of the United States, on the high seas, is analogous to that given to persons of foreign birth naturalized, but domiciled in the United States"

Het Huis van Afgevaardigden keurde 12 Jan. 1883. een ontwerp goed, waarbij o. a. bepaald was, dat in den vervolge Amerikaansche burgers *ijzeren* en *stalen* schepen in het buitenland zouden kunnen laten bouwen, en deze vrij van alle rechten in het register laten inschrijven als nationale vaartuigen. — Ook de Senaat vereenigde zich met de bepaling, doch de wet van 26 Juni 1884 „to remove certain burdens on the American merchant marine and encourage the American foreign carrying trade and for other purposes" heeft het des betreffend voorschrift weder geschrapt, zoodat de bovengenoemde voorwaarden nog steeds verbindende zijn. — [cf Annuaire de législation étrangére" XIV pg. 763].

ARGENTIJNSCHE REPUBLIEK.

Hier wordt elk vereischte omtrent constructie of equipage gemist, en kan het schip geheel of gedeeltelijk eigendom zijn van vreemdelingen. [cf de „Codigo commercial van 5 Oct. 1889]. Zoodra echter de monsterrol van een schip, dat de Argentijnsche vlag voert, is ingeschreven in het register der marine, worden alle opvarenden beschouwd als burgers van den Staat, zoolang zij deel uitmaken van de bemanning.

BRAZILIË.

Volgens de voorschriften van het Wetboek van koophandel (van 25 Juni 1850) en een decreet van 24 October 1846 is het onverschillig, of het schip in den vreemde, dan wel binnen 's lands is gebouwd, alleen moet in het eerste geval zeker invoerrecht worden betaald. — Overigens stelt het Wetb. v. kooph. art. 457 als voorwaarden voor het voeren der nationale vlag deze twee:

a. Het schip moet *geheel* eigendom zijn van staatsburgers, in 't Rijk woonachtig of althans deelhebber zijnde in een aldaar gevestigd handelshuis.

Deze bepaling is aangevuld door een decreet van 4 Mei 1886, waarbij is vastgesteld, dat aan den eigendom van nationale vaartuigen kunnen deelhebben:

1°. De Braziliaansche vrouw, gehuwd met een Braziliaan en gemachtigd tot het drijven van handel;

2°. De Braziliaansche weduwe, hetzij van een burger hetzij van een vreemdeling, mits zij in het laatste geval verklaart haar domicilie in het Rijk te hebben gevestigd, en de volle beschikking over haar persoon en goederen heeft.

De met een vreemdeling gehuwde Braziliaansche vrouw, kan geen deel hebben in den eigendom van een nationaal schip, onder bedreiging van de bij art. 457 W. v. k. bepaalde straf van verbeurdverklaring, [cf Annuaire de législation étrangère XVI pg. 926].

b. De kapitein moet de nationaliteit bezitten en gedomicilieerd zijn in het Rijk (art. 460.)

In 'tal van tractaten heeft Brazilië echter de voorwaarde laten opnemen, dat tevens $^3/_4$ van de bemanning nationaal moet zijn, bv. dat met Oostenrijk van 10 Juni 1827 (art. 5) enz.

CHILI.

De wet van 28 Juli 1836 (aangevuld en gewijzigd door de decreten van 25 Jan. 1847, 29 Dec. 1848, 28 Juni 1857 en 30 Aug. 1859) regelt in dit Rijk de materie. Inlandsche bouw is geen vereischte, doch buiten 's lands gebouwde vaartuigen zijn aan invoerrecht onderworpen (art. 1). De voorwaarden om als nationaal schip te worden ingeschreven, bij den Commandant-Generaal der marine zijn:

a. Volledig eigendom van staatsburgers, (sinds 1848) of van vreemdelingen, die 3 jaar in Chili hebben gewoond, aldaar een handelshuis hebben opgericht, of een industrieele onderneming bezitten;

b. De kapitein moet volgens de wet (art 24) staatsburger zijn, of vreemdeling zijnde, gedurende 1 jaar in oorlogstijd of 3 jaar in vredestijd, op de rijksvloot hebben gediend. [Deze bepaling is echter meermalen geschorst, o. a. bij de wet van 4 Aug. 1848.]

c. De bemanning moet volgens de ordonnantie van 8 Oct. 1873 bestaat voor ten minste $^1/_3$ gedeelte uit nationale matrozen; [Dit voorschrift was in wet van 1836 $^3/_4$, doch was o. a. reeds in 1857 en 1859 tijdelijk buiten werking gesteld door de bepaling, dat $^2/_3$ gedeelte uit vreemdelingen mocht bestaan].

Voor iederen nationalen matroos, die aan de verhouding ontbreekt moet de reeder een boete van 50 pesos betalen (art. 24).

COLUMBIA.

De „Codigo de Comercio” van 10 Maart 1873 bevat in deze Republiek de bepalingen.

Volgens art. 37, dat verwijst naar de wet van 21 Juni 1866, kunnen de in den Staat gevestigde vreemdelingen eigenaars zijn van schepen, die de nationale vlag voeren, terwijl art. 38 die buitenlanders alsdan onderwerpt aan de bepalingen der scheepvaartwetten en veiligheidsmaatregelen, welke de President in geval van oorlog met hun land zal voorschrijven.

Om als kapitein een nationaal schip te voeren, moet iemand vijf jaar als tweede officier hebben gediend (art. 83.)

COSTA-RICA.

De nationaliteit der schepen wordt geregeld door de „Codigo de comercio" van 22 Juni 1853, in verband met den fiscalen Codex van 31 Oct. 1885 en het Consulair Reglement van 1 Nov. 1881.

Bouw op een inlandsche werf is geen vereischte, doch van buiten 's lands geconstrueerde vaartuigen worden invoerrechten geheven (art. 536 c. d. c.)

Sinds het decreet van 22 Nov. 1868 in art. 530 heeft geschrapt de bepaling, dat niet genaturaliseerde vreemdelingen geen deel mochten hebben in een nationaal schip, en zelfs ingeval zij zulks verkregen door erfenis of schenking binnen 30 dagen moesten verkoopen, komt een bepaling omtrent den eigendom niet meer voor.

Volgens art. 580 kunnen ook buitenlanders als kapitein, een als nationaal ingeschreven schip commandeeren, mits cautie stellende, ten bedrage van minstens de helft van de waarde van het schip. Overigens moeten kapitein en officieren voldaan hebben aan de, door de Marinereglementen voorgeschreven examens.

[Dit overzicht werd ons, door tusschenkomst van den Ned. Consul-Generaal, welwillend verstrekt door den Gezant te Madrid.]

ECUADOR.

Deze Republiek heeft overgenomen het Wetboek van Koophandel, dat vóór 1886 in Spanje van kracht was. (Zie aldaar.)

GUATEMALA.

De bepalingen ten aanzien van nationale vaartuigen vindt men in het wetb. v. koophandel van 20 Juli 1877,

dat ten deele ontleend is aan dat van Columbia. — Ook hier kunnen volgens art. 727, in 't Rijk gevestigde buitenlanders eigenaars zijn, terwijl de kapitein van een als nationaal ingeschreven schip 5 jaar moet hebben gevaren en, evenals de stuurman en opperbootsman, zekere examens moet hebben afgelegd.

HONDURAS.

Het Wetb. van Koophandel van 17 Aug. 1880 geeft in art. 825, 846 en 889 een volmaakt analoge reeks voorschriften als Guatemala bezit ten aanzien van dit onderwerp.

MEXICO.

Volgens het Wetb. van Kooph. van 16 Mei 1854, in verband met het decreet van 9 Jan. 1856, moet een schip, wil het worden ingeschreven in het scheepsregister ten einde de nationale vlag te kunnen voeren, voldoen aan deze vereischten:

a. Het moet gebouwd zijn op een inlandsche werf;

b. Het moet uitsluitend eigendom zijn van Mexicanen;

c. De kapitein moet zijn burger van den Staat en het patent als gezagvoerder bezitten;

d. $^2/_3$ der bemanning moet bestaan uit nationale matrozen.

[Blijkens een ontvangen schrijven van den Mexicaanschen Consul-Generaal te Hamburg worden echter tegenwoordig op het eerste vereischte dikwerf uitzonderingen toegelaten, terwijl ook voor een klein deel de eigendom van nationale schepen in vreemde handen mag wezen.]

NICARAGUA.

Volgens art. 323 van het Wetb. v. Koophandel is het hier niet noodzakelijk, dat de eigenaar burger zij, om zijn vaartuigen in het register der nationale schepen te zien ingeschreven.

Vreemdelingen, voorzien van een, door een vreemden Staat afgegeven diploma kunnen door besluit der Regeering worden toegelaten tot het commandeeren van nationale schepen en verkrijgen dan tegelijkertijd het staatsburgerschap.

PARAGUAY.

In beginsel vordert de wet van 3 Nov. 1853, dat het schip van een inlandsche werf is van stapel geloopen, doch in den vreemde gebouwde vaartuigen kunnen worden genaturaliseerd bij besluit der Regeering. — Overigens mag de eigendom geheel of gedeeltelijk in handen zijn van vreemdelingen, doch in ieder geval moeten de kapitein, supercargo en de helft der bemanning de nationaliteit van Paraguay bezitten.

PERU.

Om als nationaal te worden beschouwd moet een schip volgens de decreten van 30 Sept. 1833 en 10 Dec. 1836, voorzien zijn van een „patente de navigation", afgegeven door den Minister van Marine.

Om dat te verkrijgen moet de eigenaar zich bij request wenden tot den Commandant Generaal der Marine onder overlegging van de beëedigde eigendomsbewijzen, terwijl hij verplicht is borg te stellen, berekend naar de waarde van het schip, het welk moet dienen als zekerheid, dat geen misbruik zal worden gemaakt van

het „patent" en als waarborg, dat het schip noch geheel, noch gedeeltelijk eigendom is van vreemdelingen.

De schepen moeten op het oogenblik der aanvrage en uitreiking aanwezig zijn in de havens van 't Rijk; uitgezonderd zijn de in den vreemde door burgers gekochte vaartuigen, waarvoor de Peruaansche Consul een „passeport" mag afgeven, geldig voor de reis naar een der havens van den Staat.

De voorwaarden, waaraan het schip moet voldoen, zijn:

a. Het moet uitsluitend zijn eigendom van manlijke burgers; [vrouwen zijn uitgesloten, omdat zij in dit opzicht niet kunnen worden vertegenwoordigd]. Een ordonnantie van 9 Nov. 1888, bepaalt dat in Peru gevestigde vreemdeligen het eigendomsrecht van nationale schepen kunnen verwerven en daarop de Peruaansche vlag voeren, terwijl zij dan met betrekkingen tot alle verbintenissen, verantwoordelijkheid enz. worden onderworpen aan de Peruaansche wetten. [Journal officiel de la République française du 3 Jan. 1889.]

b. De kapitein en $^{1}/_{5}$ der bemanning moeten staatsburgers zijn. — Voor elken man, die aan dat getal ontbreekt betaalt de eigenaar 50 pesos boete, tenzij hij bewijs dat ziekte, desertie of eenige andere onvoorziene omstandigheid de oorzaak is geweest.

Bij iedere verandering van eigenaar, ook al wordt het weêr verkocht aan een burger, moet op nieuw een „patent" worden aangevraagd, evenals ingeval van bewezen verlies van het oude „patent" (decreet van 4 Aug. 1840.)

De nationaliteit gaat verloren door:

1°. eigendomsoverdracht;

2°. Verbeurdverklaring wegens overtreding der nationale wetten;

3°. Confiscatie door een andere Mogendheid;

4°. neming in den oorlog; (ook al zijn in die gevallen de nieuwe koopers staatsburgers).

[Bovenstaand overzicht danken wij aan de welwillendheid van Zijne Excellentie Anita Villegas, Peruaansch Minister-resident en Consul-generaal in Duitschland.

SAN SALVADOR.

De nationaliteit van koopvaardijschepen wordt in deze Republiek geregeld door het Decreet van 20 Jan. 1857, dat als voorwaarden stelt;

a. Het schip moet zijn *geheel* eigendom van nationalen, of burgers van Centraal-Amerika, gevestigd in den Staat;

b. De kapitein mag vreemdeling zijn, doch de equipage moet ten minste voor *de helft* bestaan uit staatsburgers; [wordt een vaartuig uit het buitenland overgebracht om te worden „genationaliseerd", dan moeten er ten minste voor $1/_4$ gedeelte nationale matrozen aan boord zijn.]

URUGUAY.

De op de scheepsnationaliteit betrekking hebbende bepalingen bevinden zich in de wetten en decreten van 9 Jan. 1834, 30 April 1836, 2 Juli 1858, 23 Nov. 1865 en het Wetboek van koophandel van 24 Januari 1886.

De schepen worden verdeeld in twee klassen: 1° zij, die voor de kustvaart dienst doen; 2° zij, die gebruikt worden voor de groote vaart (worden genoemd „de Ultramar").

De eerste moeten eigendom zijn van nationalen en een staatsburger als kapitein hebben; steeds moet zich ten minste één nationaal (door geboorte) aan boord bevinden.

De schepen der 2de soort kunnen aan vreemdelingen

behooren, doch moeten, om de nationale vlag te kunnen voeren, bemand zijn met een kapitein, die staatsburger en een bemanning, waarvan $^2/_3$ gedeelte nationaal is.

De nationaliteit gaat overigens verloren door schennis van de algemeene beginselen van het Volkenrecht, door zeeroof, smokkelhandel enz.

VENEZUELA.

Volgens de wet van 10 Mei 1842 moet een schip voldoen aan de navolgende voorwaarden:

a. Het moet geheel eigendom zijn van burgers der Republiek; [met machtiging van het Congres heeft de Regeering echter 24 Juni 1851 de bevoegdheid tot het voeren der nationale vlag verleend aan den Franschen gedelegeerde eener vreemde maatschappij].

b. De kapitein moet nationaal zijn;

c. Zoo het schip grooter is dan 10 ton, moet $^1/_3$ gedeelte der bemanning bestaan uit nationale matrozen.

Bijlage B.

RÈGLES relatives à l'usage du pavillon national pour les navires de commerce, [adoptées par l'Institut de droit international en séance du 30 Septembre 1896].

SECTION I.

Acquisition du droit au pavillon d'un État.

Art. 1. Le navire doit être inscrit sur le registre tenu à cet effet par les fonctionnaires compétents conformément aux lois de l'État;

Art. 2. Pour être inscrit sur ce registre, le navire doit être, pour *plus de moitié*, la propriété:

1°. de *nationaux*, ou

2°. d'une société en nom collectif ou en commandite simple, dont *plus de la moitié* des associés personellement responsables sont *nationaux*, ou

3°. d'une société par actions (anonyme ou en commandite) „nationale", dont *deux tiers au moins* des membres de la direction sont *nationaux*; la même règle s'applique aux associations et autres personnes juridiques possédant des navires.

Art. 3. L'entreprise (qu' il s'agisse d'armateurs individuels, de sociétés ou de corporations) doit avoir son siège dans l'État dont le navire doit porter le pavillon et où il doit être enregistré.

Art. 4. Chaque État déterminera les conditions à remplir pour qu'on puisse être nommé capitaine ou premier officier d'un navire de commerce; mais la natio-

nalité du capitaine ou celle des membres de l'équipage ne formera pas une condition pour l'acquisition ou la perte du droit au pavillon national.

Section II.

Perte du droit au pavillon d'un État.

Art. 5. La perte d'une des conditions dans les quelles ce droit peut être obtenu ne le fera, perdre qu' après que le navire aura été royé sur le registre. Cette radiation se fera à la requête des propriétaires ou de la direction du navire, ou bien d'office par l'autorité chargée de tenir le registre, sauf les dispositions des articles 7 et 8 ci-après.

Art. 6. Le propriétaire ou la direction qui aura négligé de faire à cette autorité la communication nécessaire sera passible d'une amende.

Art. 7. Si la mutation de la propriété d'une part dans un navire avait pour effet la perte du droit au pavillon, il serait accordé aux propriétaires un délai convenable, pour prendre les mesures nécessaires à l'effet soit de faire conserver au navire sa nationalité ancienne soit de lui en faire obtenir une autre.

Art. 8. Si, après l'expiration de ce délai, les intéressés n'ont pas pris les mesures nécessaires pour atteindre un de ces deux buts, le navire est rayé sur le registre, et celui qui est la cause de la perte de la nationalité ou ses héritiers, si la nationalité a été perdue par sa mort, sont passibles d'une amende.

Section III.

Acquisition provisoire du droit au pavillon.

Art. 9. L'Acquisition provisoire du droit au pavillon a lieu dans deux cas:

1° Quand un navire, construit à l'étranger ne peut acquérir définitivement le droit au pavillon qu'après son arrivée dans un des ports de l'État du propriétaire;

2° Quand un navire change de propriétaire pendant qu'il se trouve dans un port étranger.

Art. 10. Dans chacun de ces deux cas, les consuls et agents consulaires établis dans le pays où se trouve le navire, seront chargés de délivrer un certificat provisoire, si les conditions matérielles que la loi impose pour acquérir la nationalité du navire sont remplies; ce certificat ne sera valable que pendant une période à déterminer par la loi.

[Cf. Annuarie XV pg. 201—203. — Vóór stemden: Asser Jr. (Ned.), Brusa (Italiaan), de Bustamento (Spanjaard), Buzzati, (Italiaan), Catellani (dito), Desjardins (Franschman) Engelhardt (dito), Gabba (Italiaan), Harburger (Duitscher) Hemburger (dito), Kebedgy (Griek), Lehr (Franschman), Midosi (Portugees), Perels (Duitscher), Lord Reay (Engelschman), Roguin (Zwitser), Sacerdoti (Italiaan), en Westlake (Engelschman). — Tegen stemde: Generaal den Beer Poortugael (Nederl.), terwijl Beirão (Portugees) zich onthield.]

Bijlage C.

Overzicht van de Tractaten

bevattende de clausule:

„La nationalité des bâtiments sera admise de part et d'autre d'après les lois et règlements particuliers à chaque pays, au moyen des titres et patentes délivrés par les autorités compétentes aux capitaines, patrons et bâteliers."

A. Frankrijk. — Brazilië, 8 Jan. 1826.
» — Nieuw-Grenada, 14 Nov. 1832.
» — Bolivia, 9 Dec. 1834.
» — Nederland, 25 Juli 1840.
» — Venezuela, 25 Maart 1843.
» — België, 1 Mei 1861.
» — Italië, 13 Juni 1862.
» — Pruisen (Zollverein), 2 Aug. 1862.
» — Zweden, 14 Febr. 1865.

Frankrijk. — Oostenrijk, 11 Dec. 1866.
» — Rusland, 1 April 1874.
» — België, 31 Oct. 1881.
» — Portugal, 19 Dec. 1881.
» — Spanje, 6 Febr. 1882.
» — Engeland, 28 Febr. 1882.
» — Servië, 18 Jan. 1883.
» — Oostenrijk-Hongarije, 9 April 1[illegible]
» — Mexico, 27 Nov. 1886.

(Cf. de Clercq »Recueil des Traités de la France VIII—XV.)

B. Pruisen. — Mexico 18 Febr. 1831.
» — Nederland, 3 Juni 1837.
» — Griekenland, 31 Juli 1839.
» — Nederland, 31 Dec. 1851.
» — Uruguay, 3 April 1857.
» — Argentinië, 19 Sept. 1857.
» — Chili, 7 Febr. 1862.

Duitschland. — Mexico, 5 Dec. 1882.
» — Italië, 4 Mei 1883.
» — Spanje, 12 Juli 1883.
» — Guatemala, 20 Juni 1888.
» — Honduras, 2 Juli 1888.
» — Columbia, 23 Juli 1892.
» — Japan, 4 April 1896.

(Cf. Deutches Handels-Archiv passim).

C. Oostenrijk. — Griekenland, 4 Maart 1835.
» — Mexico, 30 Juli 1842.
» — Nederland, 29 Dec. 1855.
» — Rusland, 2/14 Sept. 1863.
» — Frankrijk, 11 Dec. 1866.
» — Italië, 23 April 1867.
» — Engeland, 30 April 1868.

Oostenrijk. — Argentinië, 27 Oct. 1870
» — Chili, 16 Juni 1870.
» — Guatemala, 28 Febr. 1870.
» — Uruguay, 7 Dec. 1870.
» — Spanje, 24 Maart 1870.
» — Peru, 2 Mei 1870.
» — Portugal, 13 Jan. 1872.
» — Spanje, 3 Juli 1880.

1° Quand un navire, construit à l'étranger ne peut acquérir définitivement le droit au pavillon qu'après son arrivée dans un des ports de l'État du propriétaire;

2° Quand un navire change de propriétaire pendant qu'il se trouve dans un port étranger.

Art. 10. Dans chacun de ces deux cas, les consuls et agents consulaires établis dans le pays où se trouve le navire, seront chargés de délivrer un certificat provisoire, si les conditions matérielles que la loi impose pour acquérir la nationalité du navire sont remplies; ce certificat ne sera valable que pendant une période à déterminer par la loi.

[Cf. Annuarie XV pg. 201 – 203. – Vóór stemden: Asser Jr. (Ned.), Brusa (Italiaan), de Bustamento (Spanjaard), Buzzati, (Italiaan), Catellani (dito), Desjardins (Franschman) Engelhardt (dito), Gabba (Italiaan), Harburger (Duitscher) Hemburger (dito), Kebedgy (Griek), Lehr (Franschman), Midosi (Portugees), Perels (Duitscher), Lord Reay (Engelschman), Roguin (Zwitser), Sacerdoti (Italiaan), en Westlake (Engelschman). – Tegen stemde: Generaal den Beer Poortugael (Nederl.), terwijl Beirão (Portugees) zich onthield.]

I. Nederland.	— Mexico	19 Juni	1827	(art. 2) 116[1]
»	— Braziliё	20 Dec.	1828	(art. 4) 123
»	— Columbia	1 Mei	1829	(» 9) 124
»	— Pruisen	3 Juni	1837	(» 6) 153
»	— Ver. St. v. N.-Amerika,	19 Jan.	1839	(» 4) 163
»	— Frankrijk	25 Juli	1840	(» 4) 183
»	— Texas	18 Sept.	1840	(» 7) 184
»	— Griekenland	10/12 Febr.	1843	(» 13) 196
»	— België	29 Juli	1846	(» 9) 221
»	— Rusland	1/13 Sept.	1846	(» 9) 222
»	— Zweden-Noorwegen . .	25 Sept.	1847	(» 7) 230
»	— Beide Siciliën	17 Nov.	1847	(» 5) 231
»	— Engeland	27 Maart	1851	(» 2) 259
»	— Sardinië	24 Juni	1861	(» 7) 261
»	— België	20 Sept.	1851	(» 9) 266
»	— Zollverein	31 Dec.	1851	(» 12) 277
»	— Oostenrijk	29 Dec.	1855	(» 4) 338
»	— Turkije	25 Febr.	1862	(» 10) 410
»	— Rumenië	17 Juni	1881	(» 4) 655
»	— Spanje	31 Dec.	1883	(» 5) 678
»	— Japan	8 Sept.	1896	(» 12)

(De clausule komt, wat Nederland betreft, niet voor in de sedert vervangen tractaten met Engeland van 27 Oct. 1837 en met Spanje van 18 Nov. 1871; overigens ontbreekt zij slechts in dat met Frankrijk van 19 April 1884 (No. 683), dat met Italië van 24 Nov. 1863 (No. 444) en dat met Portugal van 9 Jan. 1875.

Cf. Mr. E. G. Lagemans, Recueil des traités et conventions des Pays-Bas, T. I—XII).

[1]) Zijn de nummers, waaronder zij bij Mr. Lagemans voorkomen.

Bijlage D.

I. **PROJET DE RÈGLEMENT** international des conflits des lois en matière de droit maritime (Aangenomen door het „Instituut" in de zitting van 11 Sept. 1885 te Brussel. cf. Annuaire VIII, pg. 124).

La *loi du pavillon du navire* doit servir à déterminer:

1°. Quelles sont les formalités de publicité à remplir pour la transmission de la propriété;

2°. Quels sont les créanciers du propriétaire, qui ont, ou n'ont pas, le droit de suite, dans le cas où il est aliéné;

3°. Si le navire est susceptible, ou non, d'être hypothèqué;

4°. Quelles sont les formalités à remplir pour la publicité des hypothèques maritimes;

5°. Quelles sont les créances garanties par un privilège maritime;

6°. Quels sont les rangs des privilèges sur la navire;

7°. Quelles sont les formalités à remplir par le capitaine qui emprunte à la grosse en cours de voyage;

8°. Quelle est l'étendue de la responsabilité du propriétaire du navire, à raison des faits du capitaine et des gens de l'équipage, spécialement, s'il peut se libérer par l'abandon du navire et du fret;

9°. Quels caractères doit réunir une avarie pour constituer une avarie commune donnant lieu à la contribution entre les intéressés;

10°. Comment doit être composée la masse contrituable, en cas d'avarie commune, particulièrement au point de vue de la contribution du propiétaire du navire.

II. **PROJET DE CONVENTION** internationale arrêté à Bruxelles (1888) par le „Congrès international de droit commercial".

La *loi du pavillon* doit servir à déterminer:

1°. Les droits réels dont le navire est susceptible;

2°. Les modes d' acquisition, de transmission et d'extinction des droits réels, ainsi que les formalités, à remplir pour ces acquisitions, transmissions et extinctions;

3°. Les conditions de l'existence, de l'exercice et de l'extinction du droit de suite;

4°. Les créances privilégiées sur le navire, et leur rang;

5°. Les règles applicables aux rapports de droit entre les copropriétaires d'un navire à raison des actes du capitaine et des gens de l'équipage;

6°. Les pouvoirs du capitaine pour pourvoir aux besoins pressants du navire, l'hypothéquer, le vendre, contracter un emprunt à la grosse, sauf à se conformer quant aux formalités préalables et à la forme des actes, soit à la loi du pavillon, soit à la loi du port, où s'accompliraient ces formalités;

7°. Les indemnités dues au navire à raison de l'assistance prêtée en mer à d'autres navires alors même que cette assistance serait continuée dans les eaux intérieures;

8°. Les obligations de chacun des navires poursuivis à raison d'un abordage en mer et des indemnités dues par chacun de ces navires.

[cf. La France judiciaire XII 1888, pg. 321 sqs, le compte rendu par Ch. Constant].

Bijlage E.

Overzicht van de vreemde wetgevingen ten aanzien van de kustvrachtvaart.

a. Absoluut voorbehouden is zij door:

1°. Frankrijk: Wet van 21 Sept. 1793 (zoowel de „petit cabotage" als de „grand cabotage").

2°. Spanje: Ordenanzes generales de la renta aduonas van 15 Juli 1870 (art. 158).

3°. Oostenrijk: Keizerl. besluit van 28 Jan. 1845.

4°. Rusland: Ukase van 19 Juni 1845 en art. 832 van het Handelswetboek, [betreft alleen de „petit cabotage"].

5°. Portugal: Art. 1315 van den Code de Commerce, doch de wet van 16 April 1885 laat ze vrij tusschen de overzeesche bezittingen ten oosten van Kaap de Goede Hoop, en het Moederland.

6°. Griekenland: Koninkl. Besluit van 15 Nov. 1836 (art. 3).

7°. Turkije en Rumenië (cf. Tractaat met Nederland van 5/17 Juni 1881 Stsbl. 1882 n° 30, sedert vervangen door dat van 1895).

8°. Vereen. Staten van Noord-Amerika en de meeste Staten buiten Europa.

b. Voorbehouden, verbonden met de bevoegdheid tot het geven van verlof, door:

1°. Duitschland: Wet van 22 Mei 1881; verlof verleend aan België, Brazilië, Denemarken, Engeland, Italië, Zweden, Noorwegen bij de wet van 29 Dec. 1881, aan Nederland bij Keiz. Besl. van 1 Juni 1886.

2°. Italië: Wet van 9 April 1855 [verlof mogelijk in geval van wederkeerigheid].

3°. Zweden: verlof verleend aan Duitschland, Italië, Denemarken, België en Nederland. [cf. Report Association pg. 39/40.]

4°. Denemarken: Besluit van 1 Sept. 1819 verbiedt ze aan schepen boven 15 „Kommerzlaste", doch volgens de wet van 14 April 1865 mag de Regeering aan anderen verlof verleenen in geval van reciprociteit.

c. Absoluut vrij is zij: in België, Brazilië (nieuwe wet van 11 Oct. 1892, in werking sinds 5 Dec. 1896), China, Japan, Engeland, doch hier kan de Regeering ze bij „Order in Council" verbieden aan schepen van die landen, welke ze niet toestaan aan Britsche vaartuigen (Customs consolidations Act 1876 sect 141) en Noorwegen, waar de wet van 17 Juni 1869 eenzelfde bevoegdheid tot verbod aan den Koning geeft.

Daartoe behoort ook Nederland (wet van 8 Aug. 1850 Stsbl. 47), dat ze echter in Indië voorbehoudt aan Nederlandsche schepen, die in Ned. Indië te huis behooren, inlandsche vaartuigen en daarmee gelijk gestelde (art. 6).

Bijlage F.

STATISTISCH OVERZICHT

(ontleend aan de Jaarcijfers van de Centrale Commissie voor de Statistiek).

A. Staat der Nederlandsche Koopvaardijvloot.

Jaar.	Aantal schepen.	Inhoud × 1000 M³.	Vervoervermogen × 1000 M³.	Vervoervermogen Toename	Schepen voor 't eerst gebracht onder Ned. vlag.
1886	692	811	1427	—2,92%	26
1887	621	725	1295	—9,25%	41
1888	609	695	1290	—0,40%	63
1889	610	699	1322	2,48%	52
1890	618	724	1451	9,76%	61
1891	621	827	1742	20,06%	63
1892	597	829	1787	2,53	30
1893	596	834	1832	2,53	37
1894	581	830	1863	1,70	44
1895	567	823	1888	1,24	45

(Daarbij is berekend 1 stoomton = 3 zeiltonnen).

B. Nationaliteit der matrozen op de Ned. koopvaardijvloot.

Jaar.	Nederlanders.	%	Vreemden.	%	Geheele aantal.
1886	11,259	83,9	2161	16,1	13,420
1887	12,675	83,96	2422	16,04	15,097
1888	12,871	85,02	2268	14,98	15,139
1889	14,879	85,99	2423	14,01	17,302
1890	15,692	87,89	2163	12,11	17,855
1891	17,136	86,72	2623	13,28	19,759
1892	17,385	86,14	2799	13,86	20,184
1893	18,355	87,62	2594	12,38	20,949
1894	18,435	88,39	2421	11,61	20,856
1895 zeilschep.	1,828	95,36	89	4,64	1,917
1895 stooms.	14,673	89,03	1807	10,97	16,480
1895 Tot.	16,501	89,69	1896	10,31	18,397

C. Staat der Nederl.-Indische vloot.

Jaar.	Stoomschepen.	Europeesche zeilschepen.	Inlandsche zeilschepen.	Totaal.
1886	72	132	1327	1631
1887	68	235	1389	1692
1888	66	211	1417	1694
1889	77	211	1425	1713
1890	78	197	1524	1799
1891	77	192	1605	1874
1892	82	185	1572	1839
1893	82	181	1627	1890
1894	80	185	1668	1933
1895	81	201	1720	2002

INHOUD.

STELLINGEN.

I. Het Volkenrecht mist in geen enkel opzicht het karakter van positief recht.

II. De nationaliteit van een schip moet, zoowel in vredes- als in oorlogstijd, worden beoordeeld naar de wet van den Staat, waartoe het beweert te behooren.

III. De Nederlandsche Staat is verplicht tot wijziging van de wet van 1869 op de Zeebrieven, ten einde haar in overeenstemming te brengen met de beginselen van het Volkenrecht.

IV. Een internationale regeling van de nationaliteit der schepen is noodzakelijk.

V. Het hedendaagsch oorlogsrecht verwerpt de Engelsche leer, die het vijandelijk karakter van persoon of goed laat afhangen van het „domicilie" van den individu of den eigenaar der zaak.

VI. Oorlogsschepen zijn in de territoriale wateren van een vreemden Staat onderworpen aan al de daar vigeerende wetten, doch onttrokken aan de locale jurisdictie.

VII. Nationaliteit als cultuurbegrip kan nimmer de eenige grondslag zijn, waarop een Staat rust.

VIII. Een bijzondere wet, houdende afwijkingen van het geldend huwelijksrecht, vóór of bij het huwelijk van H.M. de Koningin, is noch noodzakelijk, noch wenschelijk.

IX. De Grondwet geeft den Koning niet het opperbevel over leger en vloot, doch slechts een recht van beschikking.

X. Een wettelijke vaststelling der legerorganisatie is niet in strijd met de Grondwet.

XI. De in art. 13 der Kieswet van 7 Sept. 1896 (Stsbl. n° 154) bedoelde termijn „vóór 15 Februari" is eene fatale termijn.

XII. Een waterschap kan niet worden verklaard in staat van faillissement.

XII. Ten onrechte heeft het Kon. Besl. van 29 Mei 1885 (n° 163) het adres van den Gemeenteraad van Didam (verzoekende een door Gedeputeerde Staten van Gelderland genomen besluit te willen vernietigen, als miskennende de rechten der Gemeente), afgedaan als een geschil van bestuur.

XIV. Bij de gelijkstellingen, bedoeld in art. 109 van het Regeeringsreglement voor Ned. Oost-Indië, is de godsdienst het eenig criterium.

XV. De Koning is bevoegd al die onderwerpen te regelen, welke het Regeeringsreglement voor Suriname opdragen aan een koloniale verordening.

XVI. De socialistische leer van den onbetaalden arbeid (volgens welke de winst der ondernemers ontstaat, doordat den arbeiders een deel van de

opbrengst van hun arbeid wordt onthouden) is wetenschappelijk onhoudbaar.

XVII. Een particuliere circulatiebank met monopolie en toezicht van staatswege verdient de voorkeur boven een staatsbank.

XVIII. De „Currency theory", die den grondslag vormt van de Peel-Act van 1844 tot organisatie der Engelsche Bank, is onjuist.

XIX. Wettelijke regeling van het z.g. emissiebedrijf is dringend noodzakelijk.

XX. Pachtcontracten met veranderlijke pachtsom, naar gelang van de prijzen der hoofdproducten te bepalen, verdienen geen aanbeveling, als middelen om in den toestand der pachtboeren verbetering te brengen.

ERRATA.

Op pag. 30, regel 8 staat „volken-rechtsgeleerde", lees: „volkenrechtsgeleerden".
„ „ 92, „ 24 „ „vorige", „ „overige".
„ „ 211, laatste regel staat „Be trust", „ „Be just".



